UNIVERSITÉ DE LAUSANNE
ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES

Les Transports au sol et l'Organisation de l'Europe

THÈSE

présentée à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales
de l'Université de Lausanne
pour l'obtention du grade de Docteur ès sciences commerciales et économiques

par

PIERRE MICHELET
licencié ès sciences commerciales et économiques

1960

Imprimeries Réunies S. A. Lausanne - 1961

UNIVERSITÉ DE LAUSANNE
ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES

Les Transports au sol et l'Organisation de l'Europe

THÈSE

présentée à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales
de l'Université de Lausanne
pour l'obtention du grade de Docteur ès sciences commerciales et économiques

par

PIERRE MICHELET
licencié ès sciences commerciales et économiques

BIBLIOTHÈQUE

Imprimeries Réunies S.A. Lausanne - 1961

IMPRIMATUR

Le Conseil de l'Ecole des hautes études commerciales de l'Université de Lausanne, sans se prononcer sur les opinions de l'auteur, autorise l'impression de la thèse présentée par M. Pierre Michelet, en vue de l'obtention du doctorat ès sciences commerciales et économiques.

Sujet de la thèse :

LES TRANSPORTS AU SOL ET L'ORGANISATION DE L'EUROPE.

Lausanne, le 21 novembre 1960.

Le directeur,

JULES CHUARD.

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

A ma femme.

HOMMAGES

Au fil des jours qui assistèrent à l'élaboration de cet ouvrage, de nobles concours ont surgi, généreux, riches d'humanisme, qui ont éclairé nos démarches, vivifié notre enthousiasme. A ceux qui nous les prêtèrent, nous exprimons notre vive gratitude.

Ce témoignage de grande estime et d'amitié déférente s'adresse, en particulier,

à Monsieur le privat-docent Armand Paillard, *pour son soutien inépuisable, toujours empreint de simplicité, marque d'un haut savoir;*

à Monsieur le professeur Henri Rieben, *qui a bien voulu nous assister de ses conseils féconds;*

à Monsieur Paul Le Vert, *directeur de la Division des transports de la Commission Economique pour l'Europe à Genève,*

à Monsieur J. Werner, *directeur de la Division des transports de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier à Luxembourg,*

à Monsieur H. Walther, *secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg,*

pour la qualité de l'accueil qu'il leur a plu de nous réserver et de l'intérêt qu'ils nous ont témoigné en chaque circonstance;

à notre direction et à nos camarades de travail, notamment à Monsieur Pierre Favre, *directeur de Publicitas S. A., dont l'affabilité et la compétence courtoise donnent tant de sens humain à l'accomplissement de nos tâches professionnelles.*

INTRODUCTION

L'émission de timbres-poste lancée, en mars 1959, par notre Régie nationale, compte une vignette consacrée aux quatre modes de transport fondamentaux: le navire, le train, l'autocar et l'avion. Elle doit symboliser l'objectif à la réalisation duquel chacun aspire, mais dont l'avènement est si malaisé: la coordination.

La coïncidence, qui réserve à un si grand projet la place la plus modeste dans la hiérarchie des valeurs émises, ne laisse pas d'être surprenante. Sans doute, n'y a-t-il pas de rôle effacé pour un timbre-poste, même si sa contribution demeure plus généralement limitée à l'envoi de souhaits. Mais n'est-ce pas un peu comme dans les transports, dont les tentatives de réglementation commune s'arrêtent trop souvent à l'expression d'un vœu pie?

* * *

Et pourtant, sans moyen de transport, l'économie dépérit, privée qu'elle est de toute possibilité d'expansion. Il entre du transport dans toute manifestation de l'activité. Au siècle dernier déjà, Léon Say convenait que « les transports sont à la base de toute activité humaine! »

Mais à quoi attribuer leur situation de parent pauvre de l'économie? Pourquoi, en tant qu'intermédiaires obligés de tout trafic d'échanges, ne participent-ils que fort modestement à la prospérité générale, dont ils sont pourtant les véhicules?

Le problème en soi est plus qu'économique: il est encore technique, social, politique et même militaire. S'il n'était qu'économique, il se limiterait à offrir à chacun l'accès le plus aisé aux sources d'approvisionnement les plus favorables. Mais soumis à d'autres obligations et considérés comme des « services » plus que des facteurs de production véritables, ils se sentent entravés dans leur mission et réduits à des rôles de figurants. Il en est des transports publics un peu comme du petit apprenti de commerce: malgré les recommandations de l'Enseignement, il se voit chargé de toutes les courses dont les autres ne veulent pas, sa formation dût-elle en souffrir.

* * *

Comparaison n'est pas raison, certes! Mais il suffit d'étudier le comportement de tous ceux qui de près ou de loin touchent aux transports pour se rendre compte des influences contradictoires qui régissent les destinées de ces derniers.

Prenons l'*usager*: Pour lui, les transports sont une charge improductive, dont il faut comprimer l'importance en se rapprochant, suivant les types de production, des marchés d'acquisition ou d'écoulement; si des servitudes en découlent, il sait qu'il peut les tourner avec profit, en jouant sur la présence, en Europe, d'un appareil de transport nombreux et très diversifié.

L'usager est à l'image du charbonnier qui entend être maître chez lui. Avec parfois le désir de l'être un peu chez les autres, lorsqu'il s'exerce à la double fonction du transporteur et du client des transports. La confusion qui en résulte fausse le libre jeu de la concurrence et contredit le grand principe de sa propre liberté, celle du moins qu'il revendique chaque fois qu'il est question de coordination tarifaire, par exemple. Et cependant, la vraie liberté de l'usager réside bien moins dans le libre choix du moyen de transport à utiliser que dans la certitude que, pour l'entier du parcours ou successivement, il a à sa disposiiton le service le meilleur tant du point de vue qualitatif que quantitatif, conformément à la définition préalablement donnée de ses besoins.

* * *

L'attitude des *pouvoirs publics* ajoute encore à ces difficultés. Dès qu'ils se saisissent d'un problème, par définition ils le politisent. Or, en faisant intervenir dans le débat des questions qui ne regardent ni le moyen de transport, ni l'usager qui acquitte les prix pour les « services » qu'il requiert, ils mettent en présence des forces qui excluent d'emblée certaines ententes qui assainiraient la profession.

Ces influences extérieures à la notion économique du transport prospèrent grâce à l'incohérence des textes ou à l'incapacité notoire à tenter un rapprochement entre la doctrine et la réalité. Ainsi, lorsque les pouvoirs publics grèvent les transports de charges étrangères à leur exploitation, ou lorsqu'ils affectent à d'autres fins certains montants qui leur sont destinés, ils rendent cette exploitation déficitaire, et ralentissent ainsi une rationalisation et une modernisation en harmonie avec l'économie en général et les autres modes en particulier. La règle, qui prescrit au propriétaire de ne pas affecter les droits qu'il encaisse à d'autres fins que celles qui concourent au développement, à l'entretien et à l'exploitation du support, n'est pourtant pas nouvelle (1).

Cette évidence, l'Etat veut encore l'oublier, quand il se réserve d'agir sur le mécanisme des prix qu'il considère comme un instrument indispensable de sa politique des transports. L'application politique d'une telle prérogative crée des discriminations préjudiciables à certains modes et sacrifie plus souvent aux exigences d'une majorité qu'à celles d'un intérêt général à longue échéance.

La confusion augmente encore lorsque l'Etat, par la faute de son organisation administrative, ignore l'étroite dépendance qui existe entre les installations transportant l'énergie et les autres modes. Il avalise une distribution désordonnée des réseaux, provoquée au départ déjà par une absence de coordination à l'échelon supérieur entre le ministère de l'économie et celui des transports. Il suffirait, ici, de favoriser l'information, pour que des mesures adéquates puissent être ordonnées avant le fait accompli.

---

(1) Après avoir défini le péage, le *Dictionnaire français de droit et de pratique* de 1771 précise encore que « ces droits ont été introduits pour l'entretenement *(sic)* des ponts, passages, ports et chemins publics, afin que les marchandises soient voiturées sûrement. Ainsi les Seigneurs péagers sont dans l'obligation d'entretenir et de réparer à leurs dépens les ponts, ports et passages; ils doivent aussi tenir les passages sûrs; autrement ils seraient tenus de récompenser la perte que des particuliers auraient faite, faute par les Seigneurs d'y avoir mis ordre. »

Que se produit-il dans les pays où la législation reste muette en face d'une décision d'implanter de nouveaux moyens de transports? De quelles armes l'Etat dispose-t-il sinon pour empêcher une telle construction, du moins pour la freiner ou l'assimiler à l'appareil général des transports? Tant qu'il s'agit d'acheminer des produits importés, il peut faire intervenir les tarifs douaniers. Mais lorsqu'il est question de transporter les produits nouveaux tirés du sol national, à quelles règles va-t-il recourir?

Cette absence de moyens clairement définis laisse libre champ à quantité d'interventions selon les intérêts qui s'affrontent (1).

Il y a suffisamment d'entorses aux vérités économiques élémentaires pour qu'une réglementation discriminatoire ne vienne encore aggraver les difficultés auxquelles s'achoppent naturellement les moyens en présence. En acceptant des *régimes fiscaux* différenciés selon les cas, les Etats créent des inégalités de traitement dont souffre l'ensemble de l'économie. Les conditions de concurrence doivent, au départ déjà, être aussi voisines que possible afin de permettre à tous les modes de transport d'administrer la preuve qu'ils ont des possibilités inégales. C'est donc contribuer à une répartition du trafic plus conforme à l'intérêt de la collectivité.

Les *tarifs spéciaux*, de caractère social, créent à leur tour des disparités et mettent en cause une judicieuse répartition industrielle, parce qu'ils favorisent les concentrations dans les grandes agglomérations, même s'ils tendent à maintenir l'éparpillement de la classe travailleuse. Il ne faut pas que la décentralisation promise soit battue en brèche par des mesures tarifaires artificielles, parce que établies indépendamment des notions de prix de revient et dont seul, souvent, le mode de transport intéressé fait les frais (2).

Le jour où les transports obéiront à des règles d'économie d'entreprise, les industries iront vers les travailleurs et la collectivité n'aura pas à intervenir pour combler des déficits qui ne la regardent point. D'autant plus que le contribuable n'a pas à financer cette forme de subvention indirecte à des entreprises qui doivent assumer pleinement les risques que comporte le choix de l'emplacement où elles s'installent.

Si une aide s'impose sous la forme d'un tarif différentiel, elle doit alors être limitée dans le temps et acquittée par le budget général au mode de transport qui enregistre le déficit. D'ailleurs le Traité de Rome, en traçant les limites de la

---

(1) Tandis qu'en *Italie*, les pipe-lines sont assimilés à des conduites d'eau, en *Hollande*, ils sont considérés comme des transports pour compte propre.

En *Suisse*, les disputes suscitées par les Raffineries du Rhône auront eu au moins le mérite de signaler une lacune: l'absence de toute législation en la matière. C'est pourquo le Conseil fédéral a fait inscrire dans la Constitution un article (26 *bis*) donnant toute compétence à la Confédération. Il est à présumer que le champ d'application de la loi s'étendra non seulement aux conduites, mais encore aux stations de pompage et de stockage, et que toutes ces installations seront soumises à l'octroi préalable d'une concession. La procédure d'expropriation devrait suivre logiquement.

Avant le vote fédéral du 5 mars 1961, l'accord semblait réalisé sur le principe, mais les avis étaient fortement divergents sur l'application: l'installation d'oléoducs devait-elle être soumise à une concession fédérale, ou une simple autorisation de police ne pourrait-elle pas suffire?

Pour ne prendre que l'exemple du Vorort de l'Union suisse du commerce et de l'industrie, ses membres étaient en grande majorité opposés à l'exigence de la concession.

(2) En *Suisse*, on évalue à « 50 millions de francs par année la perte occasionnée par les trains d'abonnés » John Favre: *La coordination tarifaire*. Conférence donnée à Lausanne, le 21 novembre 1959.

subvention aux industries, tend à éliminer celles qui ne peuvent produire sans secours extérieur.

Mais pour que cette mesure puisse atteindre son plein effet, encore faut-il qu'elle puisse s'appuyer sur la collaboration des *transporteurs*. L'entente devrait d'abord se faire sur les coûts économiques respectifs. Il est évidemment plus facile de recourir aux barèmes publiés par la concurrence, que de fixer ses prix d'après les coûts réels. Une telle façon de calculer serait vite abandonnée, s'il n'y avait une réglementation qui laisse subsister côte à côte un régime de monopole et un régime de liberté.

Grâce à cette contradiction, certains modes s'assurent un développement disproportionné à l'utilité qu'ils représentent et, corollairement, mettent en cause l'existence même du moyen qu'ils concurrencent, sans pour autant le remplacer entièrement, ni même assurer leur propre rentabilité. Parce qu'une compétition aussi anarchique est tolérée, non seulement elle confirme l'usager-fournisseur de fret dans sa position privilégiée, mais elle constitue, pour le transporteur, la tentation constante de « dégrader » ses prix pour s'imposer face à ses concurrents.

Chacun reconnaît la nécessité d'une réforme qui revigorerait la profession. Mais on veut une réglementation aussi souple que possible pour que le trafic routier, par exemple, ne soit en aucune façon freiné.

En somme, chaque partenaire est bien disposé à user au maximum de la situation présente, mais il résiste à toute intervention, qu'il assimile d'emblée à une ingérence inadmissible au libre exercice de son état. Il lui arrive même d'accueillir défavorablement tout progrès, simplement parce que cela pourrait entraîner une perturbation dans le fragile équilibre existant et renforcer la concurrence. Cette attitude est actuellement celle du chemin de fer et de la voie navigable à l'endroit de l'oléoduc. En revanche, les propositions qui tendaient à offrir aux pipe-lines l'emplacement occupé par les voies ferrées pour qu'ils puissent y enterrer leurs conduites ont été généralement déclinées. Cela eût permis aux chemins de fer de récupérer, dans une certaine mesure et sous une autre forme, quelques recettes du trafic que ce nouveau moyen allait lui enlever. Objectivement, il ne s'en serait suivi aucune hausse des coûts de transport du pipe, ni un allongement excessif de ses installations.

Comme on le voit, certaines raisons de prestige ne sont pas toujours étrangères aux discussions, lorsqu'il s'agit d'ouvrir de nouveaux chemins à la collaboration.

* * *

Dans le secteur des transports, tout se passe comme s'il était superflu de s'inquiéter d'une estimation préalable du trafic, de son écoulement, de son évolution. En effet, il n'est pas rare de voir subsister côte à côte, deux moyens aptes à assurer chacun la totalité du trafic, avec une infrastructure assez puissante pour supporter les quelques rares charges maximales qui pourraient se présenter.

* * *

Tant de contradictions n'étaient guère de nature à faciliter la tâche des rédacteurs du *Traité de Rome*.

Il est néanmoins regrettable qu'ils n'aient osé aborder d'une manière directe la question des transports; ils ont ainsi laissé libre cours à des oppositions d'intérêts peu susceptibles de renforcer le crédit des transports et de leur octroyer une place équivalente à celle de n'importe quel secteur de la production.

Le Marché commun, convaincu de libre-échange, n'en a pas moins créé un « marché institutionnel », selon l'expression de Jacques Rueff. Néanmoins, si ce marché a d'emblée reçu ses frontières géographiques et ses limitations à la règle du « laisser-faire », les transports, pour leur part, ont été confiés aux trois grands principes: de la liberté, de l'égalité et de la publicité.

Là où un cadre juridique, monétaire, règle l'économie, on a donné aux véhicules qui assurent les échanges un cadre d'ordre moral, en laissant aux gouvernements le soin d'ordonner, selon leur propre législation, les mesures d'organisation qui s'imposent. On refuse donc aux transports « cette dose très généreuse de supranationalité » (1).

NÉCESSITÉ DE DÉFINIR! URGENCE DE COORDONNER!...

L'absence d'une définition claire et précise des moyens en présence rend utopique une saine distribution du trafic. Pourtant, par leurs possibilités particulières, les limites qui les caractérisent, les modes de transport manifestent assez clairement l'effet spécifique que chacun d'entre eux exerce sur l'économie.

La loi économique qui règle le développement de tout pays industrialisé ou en voie d'industrialisation devrait inspirer également le domaine des transports. Il est clair que la loi de l'offre et de la demande ne peut être transposée sans autre, puisqu'il manque aux transports cette élasticité d'offre si nécessaire en régime d'économie libérale. En effet, leur production est instockable et certaines entreprises demeurent encore soumises à l'obligation d'exploiter et de transporter. Les conséquences qui en résultent sont ainsi plus sévères pour les branches de transport, par la nécessité dans laquelle elles se trouvent d'aligner leur capacité de production sur la demande se manifestant en périodes de pointe saisonnière. Néanmoins, que le moyen utilisé soit l'eau, la route, le rail ou le pipe-line, celui qui devrait emporter l'adhésion est celui qui, dans les meilleures conditions de rentabilité—tant pour l'usager, le transporteur que la collectivité — permet de satisfaire telles catégories de besoins préalablement déterminées.

Les besoins qui régissent la production, la distribution, la consommation sont infinis et expliquent, dans une certaine mesure, les divergences qui surgissent dès qu'on aborde la réglementation des transports, impliquant classification des prestations à assurer.

---

(1) Selon le mot de Daniel Villey: *Le Marché commun dans l'optique européenne*, édition Sirey 1958: « Le Marché commun et ses problèmes », p. 21.

Cependant, « le souci bien compris de l'intérêt général, devant la gamme actuelle des moyens de transport, devrait être de favoriser le développement naturel de toutes les formes de transports, en faisant en sorte que dans chaque zone, le plus économique sera toujours utilisé, de façon à obtenir un coût global minimum du système des transports. (1) »

Comme on le voit, les arbitrages proposés aux partenaires sont nombreux, et délicats à concilier. Mais à vouloir persister dans le chaos présent, c'est se préparer des lendemains difficiles pour chacun.

* * *

Pour tenter de mettre un peu d'ordre dans ce ménage, on peut se demander si la négociation de gré à gré aboutirait à un règlement satisfaisant. C'est possible, si le temps de la patience n'est pas encore révolu. Cependant, les événements se succèdent à une cadence accélérée. Au vu des lenteurs et des antagonismes qui sévissent dans le secteur des transports, la solution d'entente ne pourrait-elle pas être apportée par une Haute Autorité des Transports disposant de pouvoirs analogues à ceux de la CECA et nantie de la capacité de décision lui permettant de concilier les intérêts qui s'affrontent à une échéance point trop lointaine?...

Il est clair qu'une période touche à sa fin: celle de la primauté des économies étroitement cloisonnées. C'est à la libre circulation des hommes, des capitaux et des marchandises de prendre la relève et d'orienter les Etats vers des solutions qui devront donner également aux transports leur place véritable au sein de l'économie générale.

CONCLUSION:

Jusqu'à maintenant, les réseaux terrestres se sont constitués en fonction des nécessités particulières à chaque Etat et sous la poussée de facteurs qui ne furent pas tous économiques. La création de nouvelles entités économiques élève le problème au niveau du continent. Va-t-on laisser se perpétuer les erreurs passées, avec le risque d'aggravation qu'implique un marché aux dimensions multipliées?

Pour que l'économie européenne puisse développer son industrie à la mesure des programmes qu'elle édifie, il lui faut des réseaux de communication adaptés dans leur continuité et leur homogénéité. Il faut les rendre véritablement fonctionnels. Si l'on persiste à demeurer dans l'ornière actuelle, on constatera bientôt que la pleine capacité des transports sera atteinte non point tant par une insuffisance quantitative du matériel ou des installations, mais plutôt par la vétusté de ceux-ci, incapables de subvenir aux exigences modernes du trafic. C'est déjà un peu la situation des *chemins de fer*, dont l'effort de modernisation a été retardé

(1) Paul J. Kapteyn: *Rapport sur la coordination des transports*, CECA, novembre 1957, p. 18.

par une méconnaissance des ambitions de la *route*; de celle-ci, où l'on circule avec des véhicules largement en avance sur la chaussée qui les accueille; du *fleuve*, avec un réseau au gabarit si diversifié, où l'archaïsme côtoie le moderne à chaque encâblure presque, qu'il s'ensuit une perte de substance ravalant cette profession au rang de faible partenaire.

Si l'on ne veut pas que les transports deviennent un frein à l'expansion économique, il faut que chaque groupe d'intéressés leur rende plus aisée la mission qu'ils ont à accomplir. Les échanges ne seront facilités et l'accès à tous les biens plus large, que si chacun sacrifie une part de son autonomie relative à une entente collective.

Aujourd'hui, moins qu'autrefois, on ne peut laisser au libre effet des courants contraires un mésusage de 15 à 20 % de la fortune nationale. Naturellement, le trafic est très diversifié, mais il dépend d'une haute instance que s'établisse l'unité des transports, dont la réalisation sera proche le jour où « les différents moyens seront dans la situation, se partageant les tâches, de satisfaire à la demande des usagers, par un coût économique aussi réduit que possible, chaque mode accomplissant le transport pour l'exécution duquel il est techniquement et économiquement le mieux adapté. (1) »

* * *

Une chance de promotion s'offre aux transports: *le regroupement de l'Europe*. Par une modification fondamentale de la stratégie historique, un élargissement à l'échelle européenne des notions de régionalisme étriqué, la mise en place d'un marché institutionnel fondé sur une division européenne du travail, l'espérance est vive de voir accéder les transports à leur pleine maturité. Mais ce chemin, ils ne peuvent l'accomplir seuls ou en dépit des autres activités. Il faut une coopération féconde, intelligente, une prise de conscience à tous les échelons. « Les progrès matériels des temps modernes ont certes relié les hommes par une sorte de véritable système nerveux. Les liaisons sont innombrables. Les communications sont instantanées. Nous sommes matériellement unis comme des cellules d'un même corps. Mais ce corps n'a point d'âme. Cet organisme n'a pas encore pris conscience en soi. La main ne se sait pas solidaire de l'œil. (2) »

---

(1) Dr W. M. Fohr von Bissing: *Verkehrspolitik*, éd. Walter de Gruyter & Cie, Berlin 1956, cité par Europa-Verkehr 1956, p. 182.

(2) Antoine de Saint-Exupéry: *Lettre aux Américains*, citée par « Paris-Match » No 538, 1er août 1959, p. 29.

CHAPITRE I. LES TRANSPORTS: RÉALITÉS

SECTION 1: L'ÉVOLUTION HISTORIQUE

A. L'homme et les transports

1. L'INFLUENCE CHRÉTIENNE

La prospérité, liée à l'économie des échanges, est restée longtemps le privilège de certains peuples navigateurs. En abordant les rivages de l'Adriatique, de l'Italie centrale, de la France méridionale et de l'Espagne, les Phocéens — tout comme les Phéniciens qui dépassèrent les colonnes d'Hercule — ne visaient qu'à y installer des comptoirs qui leur procureraient richesses et puissance.

S'il était possible de remonter le cours de certains fleuves, si, des points d'accostage, la piste conduisait les caravaniers vers l'intérieur avec leurs chargements de denrées précieuses et d'esclaves, les transports demeuraient néanmoins limités et lents, ne reliant que des zones fort restreintes. Ainsi, tout au long des siècles, le sort matériel des hommes resta figé comme un tronc privé de sève.

Mais, « à la première annonce des vérités élémentaires de la foi chrétienne, l'humanité fut soulevée par l'espérance. D'obscurs pressentiments la travaillaient qui, par un choc en retour, aiguisaient la conscience de son état de misère. Elle se sentit libérée. Il ne s'agissait point d'abord, bien entendu, de cette libération extérieure, de cet affranchissement social qui devait être, par exemple, la suppression de l'esclavage. Celle-ci, qui ne devint possible que moyennant des conditions d'ordre technique et économique, fut réalisée lentement mais sûrement, sous l'action de l'idée chrétienne de l'homme. (1) »

Ces conditions, la nouvelle société sut les créer, imaginant les moyens qui lui ouvriraient le vaste monde.

Ces moyens furent naturellement différents selon les conditions du milieu, et le degré d'évolution technique ne suffit pas toujours à établir la supériorité d'une civilisation sur l'autre.

Que bien avant notre ère, l'Orient ait connu l'usage de la roue ne témoigne nullement en défaveur de l'Egypte, par exemple, où « la roue ne fut introduite qu'à la fin du troisième millénaire par les Hyksos venus de l'Est. (2) » Cela explique que les Egyptiens, accomplissant leur destinée, se sont attaqués aux

---

(1) R. P. de Lubac: *Le Drame de l'Humanisme athée*, p. 18. Editions Spes, Paris, 1950.

(2) Commandant Lefebvre des Noëttes: *L'attelage à travers les âges*, 1931, p. 17.
René Sédillot: *Survol de l'Histoire du Monde*, Librairie Arthème Fayard, 1949, p. 30 et 31, situe ce moment vers 1680 avant Jésus-Christ.

obstacles que le milieu naturel dressait sur leur chemin, en se servant des ressources dont ils disposaient sur place, tout en se conformant aux impératifs du milieu. L'Egypte, déployant son activité le long d'une bande dont la bordure ne s'éloignait que fort peu des berges du Nil, n'eut qu'à demander à la voie d'eau le service de ses communications essentielles. D'ailleurs ses habitants n'imaginèrent jamais que leurs morts puissent accomplir le grand voyage de l'au-delà autrement qu'à bord d'une barque.

Néanmoins, ce fut la force de l'idée chrétienne qui, précipitant la fin de l'antiquité, allait permettre à l'homme de dominer les besoins suscités par son propre milieu, de les dépasser au lieu de les subir et de s'accomplir lui-même au service des autres.

Comme le constatait le commandant Lefebvre des Noëttes, « on ne saurait comprendre le mouvement social du moyen âge, l'un des plus profonds que l'humanité ait connus, si l'on ignore l'invention géniale qui, sous les premiers Capétiens, révolutionna les moyens de transport, dota l'industrie de possibilités nouvelles et quasi sans limites et fit de l'homme un conducteur de forces. (1) »

L'humble anonyme qui inventa le collier d'épaules à armature rigide débarrassa l'homme du rôle de moteur « et lui fit acquérir la liberté d'employer ses forces plus utilement que jadis ».

Il est donc établi, contrairement à une opinion largement répandue, que « la force de l'animal ne fut captée qu'au X^{e} siècle, cette force motrice existant à peine dans l'antiquité ».

Avec le timon articulé, de plus larges contrées s'ouvrirent à la nouvelle civilisation et les routes purent enfin être adaptées aux multiples conditions du terrain. Ainsi, on se libérait de la dépendance dans laquelle le timon fixe des Romains tenait la construction routière, obligée de suivre des tracés rectilignes. Enfin, l'homme partit à la conquête des mers, avec l'espoir qu'au-delà de ces horizons infinis, de nouveaux mondes s'ouvriraient à lui.

Un profond changement devait intervenir dans les grands axes commerciaux — de la Méditerranée vers l'Océan, de l'Orient (perdu avec l'échec des Croisades) vers l'Occident, des pays latins vers les pays ibériques puis nordiques à la suite « des grandes découvertes (2) dues à des causes diverses: techniques (boussole), économiques (recherche de la route des épices), morales (évangélisation) ». La première conséquence fut un changement de mentalité qui influera largement sur la pensée économique: « de l'Orient pays des rêves, des richesses et du luxe, l'imagination se détourne vers un Occident plus pratique. (3) »

---

(1) Op. cit., p. 178.

(2) De l'Amérique par Christophe Colomb, 1492; de la route du cap de Bonne-Espérance, par Vasco de Gama, 1498; ouverture de la Russie à l'Occident et reconnaissance de l'Est sibérien, 1584.

(3) André Piettre: *Pensée économique et Théories contemporaines*, Dalloz 1959, pp. 39-40.

2. LES DÉBUTS ROUTIERS DU CHEMIN DE FER

De nombreux siècles s'écoulèrent, cependant, avant que la vapeur maîtrisée vînt prendre le relais des animaux de trait ou de bât sur terre, et de la voile sur l'eau. Toutefois, bien avant la mise en application de la découverte de Denis Papin (1681), divers aménagements furent conçus en vue de faciliter les conditions de transport par la réduction, notamment, de l'effort de traction et de roulement.

On se dispute aujourd'hui encore, quant aux origines de la roue. En revanche, on sait que « les premiers chemins de fer étaient en bois. Les routes de la Grèce antique étaient pourvues, dans les endroits boueux, de rainures de bois ou de pierre, où l'on engageait les roues des chars » (1). Ce fut, sans qu'on s'en doutât, la première tentative vers une normalisation des véhicules routiers.

Ces perfectionnements, on les retrouve, dès le XVI^e siècle, dans les mines anglaises, allemandes, belges et françaises, où des pistes en bois de chêne ou de sapin, destinées à faciliter le roulement des chariots, sont installées.

Puis, lorsque se développa l'industrie métallurgique, on eut l'idée de remplacer, vers 1768, le bois par des bandes de fer. Le chemin de fer était né, même si la dénomination n'est apparue, en français, qu'en 1784 (2).

Mais la transformation progressive et fondamentale des conditions de transport allait s'opérer sous l'action conjuguée de la vapeur et du rail.

3. LES CONQUÊTES DU CHEMIN DE FER

Si « l'invention du chemin de fer a rendu possible l'industrie moderne et probablement centuplé, en quelque quarante ans, le volume des transports terrestres (3) », le grand mérite en revient à « Blackett qui eut enfin l'idée (1813) d'expérimenter la traction par locomotives à roues lisses telle que nous la pratiquons aujourd'hui (4) ».

La civilisation moderne allait enfin pouvoir éclater comme un bourgeon relié à toutes ses fibres vives. Si les centres culturels ont pu rayonner, c'était grâce à leurs liaisons par eau, qui leur apportaient la prospérité commerciale. Toutefois, cette dépendance de moyens aussi réduits et lents limitait ces cités dans leur développement, faute de pouvoir être ravitaillées convenablement. On réalise mal, aujourd'hui, que Paris ait atteint, au XVIII^e siècle, son maximum de croissance. Il a suffi de l'installation du chemin de fer pour que, trente ans après, Paris doublât sa population. On voit par là qu'une des premières fonctions du chemin de fer a été de surmonter la ligne de séparation des eaux et de relier les systèmes fluviaux (5).

---

(1) Roger Poussin: *Le Langage du Rail*, « Vie et Langage » N° 84, mars 1959, p. 115, Larousse, Paris.
(2) Roger Poussin: op. cit., p. 116.
(3) Paul Le Vert: *Les problèmes de transport en Europe et le rôle de l'ECE*, Revue de Droit social, sept.-oct. 1955.
(4) Pierre Devaux: *Les chemins de fer.* Collection « Que sais-je? », 1949, p. 11.
(5) Dr Gerhard Sommer: *Qu'appelle-t-on histoire du trafic et dans quel but l'étudie-t-on?*, « Europa-Verkehr » 1956, pp. 86-88.

4. LA NAISSANCE DE L'AUTOMOBILE

C'est du rêve de partir au hasard sur les routes qu'est née l'auto. On sait que ce rêveur incurable (*Ma vie*, par Henri Ford), bricoleur sans culture ni génie, cherchait à construire une « locomotive routière » qui ne fût pas astreinte à suivre la loi rigide des voies ferrées et ses horaires, mais pût aller à l'aventure. Son rêve, il le réalisa en 1893 (1).

Mais comme il n'y a pas de rêve durable sans confort, il avait fallu, quelques décennies plus tôt, que Goodyear (1839), cet inventeur impécunieux, découvrît le caoutchouc imperméable, et John Dunlop (1888), la chambre à air, pour que rouler devînt un agrément grâce à l'usage du pneumatique.

Avec l'Occident pratique, le confort associé au rêve devint une réalité effective et générale. Le règne de l'automobile sur les routes était ouvert. Il démarre avec l'invention de Diesel qui, mettant au point son moteur à combustion interne et à auto-allumage, en 1897, allait transposer dans le domaine des transports routiers la théorie d'Aristote, selon laquelle le mouvement dans la nature suppose un premier moteur.

B. Les rapports internationaux

Au fur et à mesure que les transports étendirent leur champ de pénétration, il devint nécessaire d'adapter les rapports internationaux. Agissant comme des animateurs du développement économique des régions où ils posaient leurs ramifications, les transports, en stimulant les échanges, incitèrent les hommes à les réglementer.

1. LA NAVIGATION FLUVIALE:

a) LE RHIN

Comme à l'origine les transports de quelque importance ne pouvaient se faire que par les mers et les voies d'eau intérieures, les gouvernements comprirent tôt que le contrôle du trafic non seulement leur procurerait la puissance politique, mais encore des recettes qui consolideraient leur pouvoir. C'est ainsi que le Saint-Empire, se considérant comme le propriétaire des eaux du Rhin, institua des péages dès les premiers temps du moyen âge. On prétexta que ces taxes étaient destinées à assurer la sécurité du trafic et à financer les travaux d'entretien. L'intention ainsi exprimée était certes louable, mais cela devait tôt dégénérer en abus à cause de la faiblesse du pouvoir central. En effet, les seigneuries riveraines, pour se procurer des moyens de puissance politique, taillèrent et saisirent à pleines mains.

---

(1) Denis de Rougemont: *L'aventure occidentale de l'homme*. Editions Albin Michel, Paris, p. 170.

« Au XII^e siècle, on percevait quarante-quatre péages le long du Rhin. Perception brutale. Devant le fleuve barré de chaînes, les bateliers devaient s'arrêter et payer. (1) » Ou être saisis. Ce qui se pratiquait sur le Rhin était évidemment connu des Etats bordant d'autres fleuves; ils s'empressèrent d'y conformer leur fiscalité. De telles entraves étaient fort préjudiciables à la navigation commerciale et menaçaient de la ruiner complètement.

Pour lever l'arbitraire de telles mesures, seule une revision fondamentale des institutions politiques en fonction aurait eu quelques chances d'aboutir. Sages et réalistes, parce qu'elles doutaient qu'une telle réforme pût se réaliser rapidement, les corporations de mariniers, groupées dès le XVIII^e siècle, parèrent au plus pressé en procédant à un partage du fleuve, par l'organisation du trafic, la répartition des cargaisons à tour de rôle, etc.

L'unité originelle du fleuve et son libre usage furent rétablis par le Conseil exécutif provisoire de la République dans son fameux arrêté du 16 novembre 1792, qui abolissait, sur l'Escaut d'abord, les péages anormaux, supprimait les discriminations et posait le principe que « le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par ses eaux; qu'une nation ne saurait sans injustice prétendre au droit d'occuper exclusivement le canal d'une rivière et d'empêcher que les peuples voisins qui bordent les rives supérieures ne jouissent des mêmes avantages; que la nature ne reconnaît pas plus de peuples que d'individus privilégiés et que les droits de l'homme sont à jamais imprescriptibles ».

Les bases morales et politiques du régime international de la navigation étaient ainsi fixées. Elles furent reprises par la Convention de 1804 sur l'Octroi du Rhin et consacrées par les Actes du Congrès de Vienne de 1815, qui s'inspirèrent du Traité de Paris de 1814. Celui-ci notamment, à son article premier, énonce que le « Rhin du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdit à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui seront arrêtés, pour la police, d'une manière uniforme pour tous et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations » (2).

Une telle déclaration offrait aux usagers la jouissance progressive vers une pleine liberté de navigation. Il y eut bien des résistances, notamment de la part des Hollandais qui, interprétant restrictivement cet article, décrétèrent que la mer commençait à l'endroit où l'on ressentait encore les effets de la marée, et firent remonter l'embouchure du Rhin de quelque quatre-vingt-dix kilomètres de son point géographique, et « en déduisirent le droit de percevoir des péages sur la navigation rhénane à son contact avec la mer » (3).

L'Acte de Mayence de 1831 réglementa minutieusement les péages, en sorte que les Etats ne puissent les détourner de l'entretien du fleuve, qui était leur seule justification.

---

(1) Henriette et André Guex-Rolle: *Rhin*, Librairie Marguerat, Lausanne, 1958, p. 10.
(2) *Actes du Rhin*, p. 8 « Editions de la Navigation du Rhin », Strasbourg, 1957.
Annexe 16 B du 24 mars 1815.
Règlement concernant la navigation des rivières, article premier.
(3) Op. cit., p. 5.

La querelle des embouchures fut toutefois définitivement vidée avec l'Acte de Mannheim du 17 octobre 1868, qui étendit la mesure à l'ensemble des riverains. Aujourd'hui, la Commission Centrale du Rhin, constituée par l'article 44, veille toujours au respect des principes posés par cet acte.

b) LE DANUBE

Dès sa naissance, le Danube a connu un sort troublé. Souvent glorieux, quand il vit défiler les grands capitaines de l'Histoire: Darius, Alexandre, Trajan, Attila, Charlemagne, Soliman le Magnifique, Napoléon... Très tôt, les Etats riverains éprouvèrent le besoin de régler juridiquement la navigation sur le Danube. C'est ainsi que des conventions bilatérales furent signées entre l'Empire autrichien et l'Empire ottoman (Karlowitz 1699, Passarowitz 1718, Belgrade 1739). Elles devaient montrer la voie à une future internationalisation du fleuve. Les décisions du Congrès de Vienne de 1815 ne connurent dans cette région qu'une portée très limitée, la Turquie, dominant le moyen et le bas Danube, n'étant pas partie au Congrès. Après 1815, la Russie prenant pied sur le Danube inférieur, des conventions bilatérales réglèrent la navigation: entre la Russie et la Turquie, entre l'Autriche et la Russie.

Puis il y eut la guerre de Crimée, à la suite de laquelle fut signé le Traité de Paris du 30 mars 1856, fixant le statut international de la navigation danubienne et où il fut encore décidé de créer une Commission européenne composée de l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie. Elle fut chargée des travaux concernant l'embouchure. A la même époque, on tenta bien de constituer une Commission internationale qui aurait à s'occuper du fleuve proprement dit sur l'ensemble de son bassin, mais les transactions échouèrent.

La liberté de navigation d'Ulm à la mer Noire fut confirmée par les Traités de paix de 1918-1919. La Convention établissant le « Statut définitif du Danube » date du 23 juillet 1921 et l'Arrangement relatif à l'exercice des pouvoirs de la Commission européenne du Danube, du 18 août 1938.

Depuis, les événements ont profondément modifié la structure politique de l'Europe. L'URSS, en reprenant possession de la Bessarabie, décida d'ôter à ce fleuve le caractère international que lui avait conféré, sur l'ensemble de son cours navigable, la Convention de Paris de 1921. A l'heure actuelle, la Convention de Belgrade de 1948 traduit les rapports de forces existant dans le bassin danubien et tout en posant le principe de la libre navigation, en réserve pratiquement l'exercice aux seules nations riveraines signataires (URSS-Ukraine, Roumanie, Bulgarie, Yougoslavie, Hongrie et Tchécoslovaquie).

Pour la France, la Grande-Bretagne, les USA, il ne resta plus qu'à protester tout en affirmant que la Convention de Paris de 1921 demeurait seule valable.

L'absence d'un statut international dont le but est d'offrir non seulement la liberté de la circulation, mais aussi l'égalité de traitement entre les nations, qu'elles soient riveraines ou non, a conduit la Yougoslavie, en conflit idéologique avec l'URSS, à recourir aux accords bilatéraux. C'est ainsi qu'en 1952, elle a

conclu avec l'Allemagne et l'Autriche un accord rétablissant la ligne régulière Belgrade-Ratisbonne. Puis, de 1953 à 1955, de multiples conventions furent signées entre l'Autriche et la Tchécoslovaquie et aussi la Roumanie; puis l'Allemagne et la Hongrie. Le 22 octobre 1959, l'Autriche a ratifié son adhésion à la Convention de Belgrade (1).

Comme on le voit, il suffit que disparaisse un véritable régime international pour que refleurissent les multiples conventions bilatérales et leurs complications. Il serait trop simple de se rappeler les recommandations de la Convention de Barcelone de 1921, demandant entre autres que soient supprimées les discriminations tarifaires fondées sur la nationalité ou le pavillon.

2. LES CHEMINS DE FER

A peine lancés, les chemins de fer connurent un essor extraordinaire et tout à fait imprévisible, même pour leurs promoteurs les plus convaincus. Seulement leurs débuts, comme ceux de nombreuses inventions, furent très agités.

Beaucoup de personnages en vue prédirent courte vie à ce nouveau moyen: par exemple, Thiers, à l'époque ministre des Travaux publics et qui pourtant avait vu fonctionner le chemin de fer de Liverpool à Manchester, déclarait avec assurance que des voies ferrées ne pourraient jamais servir à réunir des centres de population séparés par de grandes distances. Il qualifiait la nouvelle invention de « jouet d'enfant ». « Le fer est trop cher en France », déclarait un député. Arago s'inquiétait pour le sort des malheureux voyageurs exposés à de violents contrastes par le passage brusque de la température extérieure à l'atmosphère glaciale des tunnels: « Il est possible, continuait l'illustre savant, qu'une machine locomotive éclate... dans un tunnel; là, vous auriez à craindre les coups directs et les coups réfléchis; là, vous auriez à craindre que la voûte ne s'éboulât sur vos têtes! (2) » Montalembert n'adjurait-il pas la chambre des pairs, en 1842, de ne pas « renoncer à la gloire, les traditions, la mission de la France dans le monde au point de regarder un chemin de fer comme valant mieux qu'une conquête » (3).

Il fallut une bonne dose de foi en l'avenir des échanges européens pour risquer, malgré les réticences des gouvernements et les superstitions des populations, la mise en place systématique d'un engin aussi fumant que crachotant (4).

---

(1) Voir également:
K. Katzarov, prof.: *Das völkerrechtliche Statut der Donau*, Zurich: « Neue Zürcher Zeitung », N° 3891, 12 déc. 1959, p. 5.
Jacques Benoît: *La conférence de Belgrade et le statut sur le Danube*. Revue de la Navigation intérieure et rhénane, septembre-octobre 1947 et octobre 1948.
Sur le Danube, le pavillon français affirme le caractère international du fleuve. Même revue, 10 avril 1957, p. 240.

(2) Pierre Devaux: op. cit., p. 12.

(3) CECA: Rapport Kapteyn, novembre 1957, p. 13.

(4) « ... les premiers actionnaires furent, à leur façon, des espèces de héros: il fallait beaucoup de courage et de confiance pour aventurer ses économies dans une entreprise que les plus hautes autorités déclaraient sans avenir et condamnée à la faillite. »
« Seuls les Saint-Simoniens surent prévoir l'avenir proche. »
Pierre Gaxotte: *Routes, chemins de fer, centralisation*. L'Année ferroviaire 1960, p. 11, Librairie Plon, Paris.

C'est lui, néanmoins, qui contribua au développement de l'industrie lourde et favorisa ainsi la reprise économique de l'Europe rendue exsangue par les guerres d'Empire; puis il remit en selle la batellerie qui avait souffert de sa venue.

Un pays lui avait donné l'élan nécessaire: la Grande-Bretagne. Avec ses voies ferrées, elle servit de modèle aux constructeurs européens et même de financier à de nombreuses sociétés (en Suisse, en Russie...). A vouloir copier ce qui se faisait chez elle, et aussi à devoir écouter ce qu'elle développait dans les conseils d'administration, on en vint tout naturellement à des règles de construction uniformes et, par voie de conséquence, aux premiers rudiments d'une collaboration internationale.

Le 27 septembre 1825, la locomotive de Stephenson transportant entre Stockton et Darlington, en Ecosse, 450 personnes à la vitesse de 20 km/h, lança d'Angleterre la mode en matière ferroviaire (1). Le continent, à l'exception de la péninsule Ibérique et de la Russie (qui englobait la Finlande depuis 1809), se rallia à l'écartement de 1,44 m.

« La collaboration de fait des réseaux ne se limita pas à l'adoption d'une même largeur de voies. De multiples accords privés, bilatéraux ou multilatéraux, intervinrent pour régler les questions techniques, commerciales et financières posées par le trafic international. (2) »

La continuité du rail et l'inter-circulation du matériel furent concrétisées par l'Unité technique; l'acheminement en toute sécurité de la marchandise fut garanti à l'usager par la Convention internationale sur le transport des marchandises (CIM); la responsabilité du rail face au voyageur et à ses bagages fut dégagée par la convention CIV.

a) LES ACCORDS INTERNATIONAUX POUR L'ÉCHANGE DU MATÉRIEL DE TRANSPORT (3)

Les premiers accords d'échange furent considérablement facilités grâce à divers arrangements que certains réseaux avaient conclus:

— l'« Union des chemins de fer allemands », fondée en 1846, avait mis sur pied deux conventions:
en 1856, celle relative à la construction et à l'exploitation des chemins de fer
et,
en 1868, celle relative à l'utilisation réciproque du matériel.

— La France, dès 1856, créait à son tour une réglementation commune concernant les échanges de matériel à laquelle adhérèrent ses grands réseaux.

---

(1) « La France avait suivi en 1827 avec le tronçon de Saint-Etienne à Andrézieux, qui admit des voyageurs à partir de 1832. »
« En 1835, ç'avait été le tour de la Belgique et de l'Allemagne. »
Adrien Bernelle: *Matériel linguistique des chemins de fer russes.* Vie et Langage, Paris, N° 98, mai 1960, p. 257.
La « Fusée » de George Stephenson remorqua en 1829, sur le trajet Liverpool-Manchester, un train de 36 voyageurs à 40 km/heure.
Le 26 avril 1835, la Belgique ouvrait la ligne Bruxelles-Malines à l'exploitation.
(2) Paul Le Vert: titre cité, texte polycopié, p. 3.
(3) Bulletin UIC 1927, pp. 72-79.

— Quant aux compagnies italiennes, elles n'avaient pas attendu leur rachat par l'Etat, en 1905, pour établir un règlement instituant le service direct entre chemins de fer.

D'autres accords suivirent, soit entre administrations ferroviaires elles-mêmes, soit entre les gouvernements dont elles relevaient, qui se généralisèrent insensiblement aux administrations importantes possédant le même écartement.

C'est ainsi que deux grands accords intergouvernementaux, le Règlement pour l'Unité technique, d'une part, et le Règlement RIV et la Convention RIC, d'autre part, furent conclus.

a) L'Unité technique (UT)

puise ses origines dans la Conférence de Bruxelles de 1870, réunie à l'initiative de la Belgique avec ses pays limitrophes. Si l'écartement n'entraîna pas de longues discussions, en revanche, la construction du véhicule, son gabarit, toute notion enfin engageant la sécurité même des transports, donnèrent lieu à d'amples débats. Les pourparlers interrompus par la guerre franco-allemande furent repris en 1874 et aboutirent, deux ans plus tard, à un « Règlement technique pour l'admission réciproque du matériel et la responsabilité des avaries ». Son entrée en vigueur fut fixée au 1er janvier 1877 et les autres Etats européens y adhérèrent à une cadence échelonnée.

Berne fut le siège de plusieurs conférences: la troisième aboutit au Règlement de 1907, dont le premier protocole sur l'UT contient les termes essentiels de cette convention:

— l'écartement à 1435-1470 mm,
— les règles de construction de matériel roulant,
— les conditions d'entretien et
— les conditions que doit remplir un chargement.

b) Le Règlement RIV et la Convention RIC

La Conférence de Bruxelles de 1876, en constituant l'« Union internationale pour l'échange du matériel », avait jeté les bases d'un règlement, entré en vigueur en 1882 et fixant l'emploi réciproque du matériel roulant en trafic international. Divers accords l'avaient précédé, dont notamment celui de 1874 entre le Paris-Lyon-Marseille et la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale pour l'échange aux gares des Verrières, Vallorbe et Bellegarde.

A partir du 1er janvier 1922, ce sont les règlements de l'Union internationale des wagons (RIV) et de l'Union internationale des voitures et fourgons (RIC) qui fixent les modalités techniques et financières de la circulation internationale du matériel roulant.

b) LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES HORAIRES

Il fallait compléter les mesures arrêtées tant dans le domaine technique que financier par des règles d'ordre commercial. Il fallait, maintenant qu'on s'était mis d'accord sur les normes de construction et d'exploitation, ordonner la marche de tout ce matériel.

Du côté des *trains de voyageurs*, des horaires internationaux furent étudiés en 1872 déjà par le moyen de la Conférence européenne des horaires qui, aux termes de ses statuts (1932), « règle les questions générales relatives au service international des trains de voyageurs, fixe les correspondances internationales par chemin de fer et par voie d'eau, selon les besoins du « service-voyageur », s'efforce d'obtenir des allégements concernant le service de la douane et le contrôle des passeports aux gares-frontières ».

Quant à la *Conférence européenne des horaires des trains-marchandises* — qui a vu le jour, pour l'Europe centrale, à Vienne en janvier 1920 — elle cherche à assurer de bonnes relations internationales pour les marchandises.

c) LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER (CIM)

LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS PAR CHEMIN DE FER (CIV) (1)

Du point de vue *juridique*, deux conventions entraînèrent l'approbation de la quasi-totalité des pays du continent. La CIM, qui définit le droit international des transports par chemin de fer, fut signée à Berne en 1890, avec entrée en vigueur le 1er janvier 1893. Elle veut permettre à l'usager d'acheminer sa marchandise en toute sécurité, quels que soient le pays, les difficultés dressées aux frontières, les soucis de la réexpédition, les réclamations éventuelles dans la détermination des responsabilités selon la législation de chaque pays. Il fallait une convention entre gouvernements passée par voie diplomatique.

La CIM a créé, le 14 octobre 1890, l'Office central des transports internationaux OCTI, placé sous la surveillance du Conseil fédéral suisse. Cet office a pour attributions:

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;
b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences arbitrales sur les litiges s'élevant entre les administrations de chemins de fer;
d) d'instruire les demandes de modifications à la Convention et de proposer la réunion des Conférences de revision, quand il y a lieu;
e) d'examiner les demandes d'adhésion de nouveaux Etats, etc. (2).

(1) Bulletin UIC 1926, pp. 30-43 et 129-134, 1934, pp. 329 ss.
(2) Armand Paillard: *Les tarifs des chemins de fer en matière de marchandises*, Lausanne, 1945, p. 71.

Ce même organisme a également reçu mandat, dans le cadre des tâches qui viennent d'être énumérées, de s'occuper de la CIV qui traite du contrat de transport des voyageurs et des bagages, de fixer la responsabilité des chemins de fer et le règlement des comptes entre administrations.

La faculté d'adhésion constante qui était réservée à tous les pays par ces conventions permit d'accroître progressivement la sphère d'application de ce statut juridique des transports internationaux qui s'étend aujourd'hui à un réseau de 250 000 km touchant 24 pays (1). Dans ce secteur, l'activité du *Comité international des Transports* (CIT) est primordiale pour assurer et faciliter l'application des conventions CIM et CIV. Cet organisme, constitué entre administrations de chemins de fer des Etats participants, élabore les dispositions complémentaires uniformes (DCU), ainsi que les prescriptions concernant les questions qui se posent aux administrations adhérentes.

d) L'UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (UIC)

La Conférence de Gênes du 3 mai 1922, réunie afin de rétablir et d'améliorer le trafic international, avait voté la résolution qui précisait notamment: « une collaboration aussi étroite que possible entre les Administrations intéressées, sans rien sacrifier à l'autonomie des divers Réseaux et sans empiéter sur les attributions des Associations internationales existantes et la création d'une conférence permanente des Administrations pour unifier et améliorer les conditions dans lesquelles les chemins de fer sont exploités en vue du trafic international. »

Cette résolution fut reprise à la Conférence de Paris (octobre 1922) qui vota la constitution d'un organisme permanent sous le nom de l'« Union internationale des Chemins de fer », chargé d'établir et d'assurer, entre les diverses Administrations de chemins de fer, la collaboration souhaitée par la Conférence de Gênes.

e) ASSOCIATION DU CONGRÈS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER

dont l'objet est le perfectionnement de la technique du chemin de fer, en tirant parti de l'expérience acquise dans chaque pays.

Elle a son siège à Bruxelles et réunit périodiquement les représentants des Administrations ayant au minimum 100 km de longueur exploitée, ainsi que les gouvernements des pays intéressés auxquels l'Association s'étend.

3. LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPÉENS

Une initiative privée a également contribué à harmoniser les relations internationales dans le domaine des transports. En 1876 fut créée, sous l'impul-

(1) Armand Paillard: *La collaboration ferroviaire internationale*, Genève, « Die Wirtschaft » N° 11, 1957, pp. 43-46.

sion d'un ingénieur belge, M. Georges Nagelmackers, qui avait fait admettre quatre ans plus tôt quelques voitures contenant des lits et des cabinets de toilette au « Paris-Vienne » — elles connaissaient déjà un vif succès en Russie — la *Compagnie internationale des wagons-lits et des Grands Express européens.*

Il est possible qu'il ait été inspiré par l'invention de George Pullman à Bloomington (Illinois, Etats-Unis) qui, en 1859, fit circuler le premier wagon-lit. En 1863, la Philadelphia-Baltimore Railway Company mit en service le premier wagon-restaurant. Le système adopté fut le même que celui qu'utilisent aujourd'hui toutes les sociétés de navigation aérienne: les plats étaient embarqués tout préparés à l'une ou l'autre station désignée. En 1867, Pullman réalisa « l'hôtel-car », issu d'une combinaison entre le wagon-couchette et le wagon-restaurant. En 1868, le réseau de la Chicago-Alton Railway Company fit circuler le premier wagon-restaurant vraiment autonome, avec plats préparés à bord.

L'Europe connut quelques années plus tard le train de luxe, cette heureuse conjonction « de la voiture où l'on dort et du wagon où l'on dîne ». A fin 1958, la Compagnie internationale des wagons-lits comptait 775 wagons-lits, 336 wagons-restaurants, 62 voitures Pullman et 31 fourgons.

4. DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS A L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES (1)

En 1918, après avoir copieusement taillé, il fallut songer à recoudre. Dans le domaine ferroviaire, on ne changea rien aux accords précédemment conclus, sinon qu'on en désirait de nouveaux dans l'esprit teinté d'utopie qui présida à l'élaboration de la SDN.

Abordant les transports sur un plan général, celle-ci constitua rapidement « l'Organisation des communications et du transit » dont le but était « d'assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit, ainsi qu'un équitable traitement du commerce de tous les membres de la SDN ».

A la Conférence de Barcelone de 1921, on fixa les statuts de l'Organisation et on émit le vœu « qu'une conférence soit réunie en temps utile pour permettre d'élaborer et de conclure la dite convention dans le délai indiqué ».

Si la Conférence de Genève de 1923, qui fit suite à la précédente, constata la signature par 32 Etats de la « Convention générale sur la liberté du transit », et par 22 Etats, de la « Convention générale sur le régime des voies navigables d'intérêt international », conclues à Barcelone, la deuxième Conférence de Genève, réunie en 1927, dut déplorer qu'un grand nombre de pays membres ne les eussent pas encore ratifiées; pas plus d'ailleurs que la « Convention et Statut sur le régime international des voies ferrées », ainsi que la « Convention et Statut sur le régime international des ports maritimes », précédemment arrêtés à Genève.

* * *

(1) UIC 1928, pp. 241-253.

Après la deuxième guerre mondiale, les gouvernements alliés furent surtout préoccupés par des questions pratiques. En premier lieu, il fut décrété qu'aucune renaissance économique n'était réalisable si elle n'était précédée de la mise en ordre des parcs de matériel ferroviaire. C'est à la suite de cette recommandation que fut constitué le *Comité technique international du recensement et de l'identification* (CIRI).

Puis, le 8 mai 1945, la Belgique, les USA, la France, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, l'Irlande du Nord créèrent à Londres l'*Office provisoire des transports intérieurs européens*, remplacé le 27 septembre 1945 par l'ECITO (1), constitué en considération de l'opportunité « lors de la libération des territoires des Nations Unies (NU) en Europe et de l'occupation des territoires ennemis en Europe, en vue de satisfaire aux besoins mis en commun des Nations Unies et dans l'intérêt du progrès social et économique de l'Europe, de concerter l'action des autorités compétentes en matière de mouvement du trafic et de fournitures de moyens de transport et de matériel ».

Le *Comité des transports intérieurs* (CTI) dépendant de la Commission économique pour l'Europe (ECE), créée en mai 1947 à Genève, succéda à l'ECITO; l'ECE fut constituée à la suite du vote unanime intervenu en décembre 1946 à l'Assemblée générale des Nations Unies, qui décidait de la mise sur pied d'un programme destiné à faciliter une action concertée pour la reconstruction économique de l'Europe.

5. LA ROUTE

Nous avons vu le rôle important joué par l'Organisation des communications et du transit de la SDN; dans le domaine routier, elle mit sur pied et fit signer plusieurs conventions: celle sur la circulation routière et la circulation automobile (en 1926), celle ayant trait à l'unification de la signalisation routière (en 1931), puis, la même année, une autre à caractère fiscal visant à supprimer les doubles impositions sur les véhicules de tourisme séjournant moins de trois mois à l'étranger.

Cette Organisation put compter sur le concours agissant de plusieurs Groupements, dont notamment l'Association internationale permanente des congrès de la route, le Bureau international des constructeurs d'automobiles.

Les réalisations ultérieures aux dates citées seront commentées au deuxième chapitre.

---

(1) Un accord signé à Londres le 27.9.1945 créait l'ECITO (Office central des transports intérieurs européens). Les douze pays européens et les Etats-Unis, parties à cet accord, avaient entendu à cette occasion créer un instrument susceptible, au milieu du chaos résultant de la guerre, « de coordonner les efforts tendant à utiliser tous moyens de transport en vue de l'amélioration des communications, de manière à aider au rétablissement des conditions normales de la vie économique. »

Premier Rapport sur l'activité de la CEMT, Paris, 25 janvier 1955.

C. Le Pipe-line

Ce « vient ensuite » dans la série des modes de transport se flatte d'une ascendance, paraît-il, fort ancienne; si vieille même, qu'on n'en peut déterminer le moment précis.

On dit que les Chinois, il y a tantôt 2000 ans, l'avaient adopté en reliant bout à bout des tiges de bambous évidés, pour amener le gaz naturel depuis sa source jusqu'aux maisons d'habitation où il servait au chauffage (1). Les aqueducs romains étaient aussi des pipe-lines, mais en pierre (2).

Toutefois, la conduite telle que nous nous la représentons aujourd'hui est d'origine plus récente, bien que son histoire ait déjà des accents de légende! Trop pauvre pour acquérir des gisements pétrolifères, John D. Rockefeller pensa que s'il pouvait contrôler le transport du pétrole, il s'assurerait tout de même la maîtrise du marché. Cette constatation l'amena à utiliser l'invention de Samuel van Syckel, qui se considérait comme le premier constructeur du pipe-line vraiment fonctionnel. Ce moyen devait réduire sensiblement le prix de ce transport; c'est ainsi que surgirent les fameux « pipe-lines », et la première tentative de conduire par tube le pétrole de sa source au lieu de consommation ou de transbordement eut lieu en 1865, entre Pithole et Oleopolis, sur une distance de 7 miles environ (capacité 13 000 litres à l'heure; tube de 5 cm de section) (3).

Mais le pipe seul n'absorbant qu'une partie des transports de ce précieux liquide, Rockefeller prit contact avec les Compagnies de chemins de fer qui lui consentirent des tarifs secrets en échange d'actions de sa société, la Standard Oil. De tels accords permirent à ce groupe de transporter ses produits à des prix trois cents fois meilleur marché que la concurrence.

En même temps, la Standard Oil étendit son réseau de conduites. En 1875, un tuyau de quatre pouces reliait Pittsburg aux champs d'extraction de la Pensylvanie. D'autres ramifications furent tendues du Texas au golfe du Mexique, en même temps qu'on développait les sections; le Big-Inch-Pipeline, par exemple, qui court du sud-ouest vers la côte est, se développe sur une distance de 1450 miles, affiche un diamètre de 24 pouces (60,96 cm). Aujourd'hui, le réseau des Etats-Unis s'étend sur une distance de quelque 550 000 km et ravitaille les centres industriels aussi bien en naphte brut qu'en produits déjà raffinés ou gaz naturels.

---

(1) *Die grosse Stafette über das Transportwesen der Mineralölindustrie.* Tirage à part d' « Esso-Magazine » 4/1958, ch. 4.

(2) R. Charreton: *Les aspects techniques et économiques du transport par pipe-line,* Conférence, Lausanne, le 21 novembre 1959.

(3) *Die grosse Stafette über das Transportwesen der Mineralölindustrie,* op. cit.

En fait, la première tentative d'utiliser la pression de la pompe pour acheminer le produit date de 1862. Mais elle échoua, les joints de plomb raccordant les tuyaux en fonte ayant cédé. C'est un perfectionnement technique, la mise au point de joints vissés, qui permit l'installation et l'exploitation, trois ans plus tard, d'une conduite longue de 10 km. Puis, afin d'éliminer les inconvénients créés par les différences de température, on décida, en 1879, d'enfouir les pipe-lines dans une tranchée creusée sur 200 km, dans une région difficile comprenant les grandes chaînes des Alleghanys.

Cf. A. C. Hartley: *Le transport par pipe-line,* Paris, Revue « Transports », N° 36, avril 1959, p. 128.

AVANT-PROPOS

L'infrastructure, le matériel et le personnel sont les composantes fondamentales de la prestation de transport. Toutefois, leur adaptation à l'évolution conjoncturelle varie profondément de l'une à l'autre, par la mobilité plus ou moins aisée avec laquelle chacune d'elles peut être manœuvrée. En outre, le développement de l'infrastructure nécessite des investissements financiers considérables et de longue haleine.

Cependant, c'est de l'étroite harmonisation de ces composantes que peut seule dépendre une prestation exactement dimensionnée à la demande toujours changeante et selon un coût économique global conforme à l'intérêt de la collectivité.

Mais pour qu'une telle harmonisation puisse être réalisée, il importe, dans une première étape, de rechercher quelle est la consistance de ces moyens mis à la disposition de l'entrepreneur européen de transports. L'examen de cet inventaire, confronté sur plusieurs années, — et dans la mesure où les données chiffrées disponibles sont suffisantes — doit montrer également comment l'appareil général des transports réagit face aux tâches commandées par l'économie. Cette scopie de l'offre de transport devra révéler les insuffisances éventuelles.

Mais pour qu'il puisse y être remédié d'une façon utile et efficace, il est nécessaire que l'entrepreneur de transports connaisse les tendances manifestées par le marché — et particulièrement le marché européen dans notre cas — et qu'il découvre en passant d'une part, tout ce que les transports et leurs organismes représentatifs ont déjà entrepris et réalisé dans le dessein de faciliter les échanges que l'Europe en voie d'unification vivifie avec ardeur et, d'autre part, comment les grandes entités économiques (CECA, CEE et AELE), ont abordé cette question et ont tenté d'y apporter une réponse. Quand il saura, de surcroît, quels sont les grands travaux qui sont projetés, il aura achevé ses investigations matérielles.

Dès lors, il ne lui restera plus, après avoir tiré la leçon de toutes les contradictions, défaillances, qui lui auront été révélées, qu'à tailler les engrenages au module exact permettant un entraînement aux meilleures conditions d'efficacité des quatre activités dont il a la gestion: rail, route, voie d'eau et pipe-line, avec l'évolution progressive de l'économie et cela toujours dans la perspective du coût économique global le plus favorable à la collectivité. Il doit donc veiller à offrir à chacun et en toute circonstance, l'accès le plus aisé et le meilleur marché à ses sources d'approvisionnement.

A. Aspect physique

1. GÉNÉRALITÉS

Qu'ils soient ferroviaires, routiers ou fluviaux, les réseaux de transport européens paraissent avoir atteint leur taille d'adulte.

La tendance à la stabilisation est générale, les chemins de fer corrigeant même, à certains endroits, une cote coupée trop largement. La nouvelle mode industrielle exige une ligne plus stricte et ne s'accommode plus du style «pionnier».

Mais ces réajustements montrent surtout le souci du *chemin de fer* d'améliorer son rendement par une ordonnance moins diluée du trafic, lui-même accéléré par des installations modernes: électrification, banalisation, signalisation automatique, dédoublement des voies simples, etc.

Quant à la trame du *réseau routier*, son tissage ne subira plus de profondes modifications: il s'agit moins de prévoir de nouveaux tracés, que d'améliorer la fluidité du trafic, la capacité de transport par un élargissement des routes existantes — ou leur transformation en autoroutes — en corrigeant virages, croisements ou en prévoyant des détournements là où les grandes agglomérations figent les courants, ou encore, en sélectionnant les usagers selon les chaussées qu'ils doivent emprunter.

La préoccupation dans le domaine des *voies navigables* demeure la même. A part quelques nouveaux canaux, on s'efforce avant tout d'élargir et d'approfondir les lits existants, on cherche moins à multiplier les écluses mais davantage à augmenter leur capacité tout en accélérant les passages.

Le réseau qui manifeste un essor vigoureux dans son développement est celui des *pipe-lines*. La tendance n'est pas seulement dans l'accroissement des longueurs, mais aussi des sections. On ne saura bientôt plus se passer d'eux, dès qu'il s'agira d'acheminer des combustibles liquides ou gazeux. Sitôt que le produit peut s'écouler grâce à sa faculté d'expansion ou à sa viscosité, ou dès que sa marche peut être assurée par le simple effet d'une pompe, il se voit enrobé d'un tuyau. Cette innovation dans le domaine des transports résout, en l'ignorant, le problème du fret de retour, qui renchérit souvent les moyens traditionnels.

Explications des choix:

1. Les pays:

Le premier groupe comprend les Etats du Marché commun (MC), le deuxième, les Etats de l'Association européenne de libre échange (AELE), à une exception près: le Portugal.

Les voies de communications réunissent ces pays entre eux sans rupture, même si, avec la Grande-Bretagne, un peu au large de l'Europe, et la Scandinavie, détachée vers le nord, les liaisons ferroviaires et routières se continuent par la voie maritime.

Malgré les pourparlers en cours avec la Grèce et la Turquie pour leur admission au sein du MC, et la participation effective du Portugal à l'AELE, nous avons délibérément renoncé à l'inclusion de ces Etats dans notre étude, à cause de leur situation géographique marginale et des faibles incidences de leur intervention dans le domaine des transports européens.

D'autre part, le réseau ferré du Portugal, par son écartement, se rattache à celui de

Bien que la période choisie porte sur sept exercices (1952-1959), elle ne laisse apparaître que peu d'écarts, lorsqu'on examine la longueur des différents réseaux. Quant aux améliorations apportées à ces derniers, les statistiques disponibles ne les révèlent qu'imparfaitement. Elles ne sont réellement discernables que dans le seul secteur de l'électrification.

D'une façon générale, il y a lieu de déplorer les difficultés rencontrées par les institutions chargées de collecter les renseignements, l'absence de système dans le dépouillement et la publication, le défaut d'unités-statistiques uniformément valables, qui permettraient des comparaisons utiles aussi bien dans le temps que dans l'espace. Une étude s'avère donc malaisée dès qu'il faut se référer aux données que les administrations gouvernementales estiment publiables, dans la mesure encore où elles en disposent. Mais il faut aussi se rendre compte que le domaine des transports est immense; sa délimitation, et donc le champ exact qu'il recouvre, se laissent difficilement cerner par des statistiques. La prudence commande de se borner à l'essentiel en raison justement des différences qui existent dans la structure des transports, d'un pays à l'autre, afin de conserver aux comparaisons une certaine valeur d'enseignement. Cependant, cette réserve ne doit pas justifier la déficience des statistiques, surtout en matière de transports routiers, ni l'absence de statistiques comparables d'un pays à l'autre. Entre autres inconvénients, « cette situation constitue un obstacle à l'homogénité et au développement des études relatives aux investissements ». (1) Améliorer cet état de choses permettrait également de confirmer ou d'infirmer l'hypothèse émise sur la répartition du trafic entre les différents modes de transport.

2. INFRASTRUCTURE

1. LES CHEMINS DE FER:

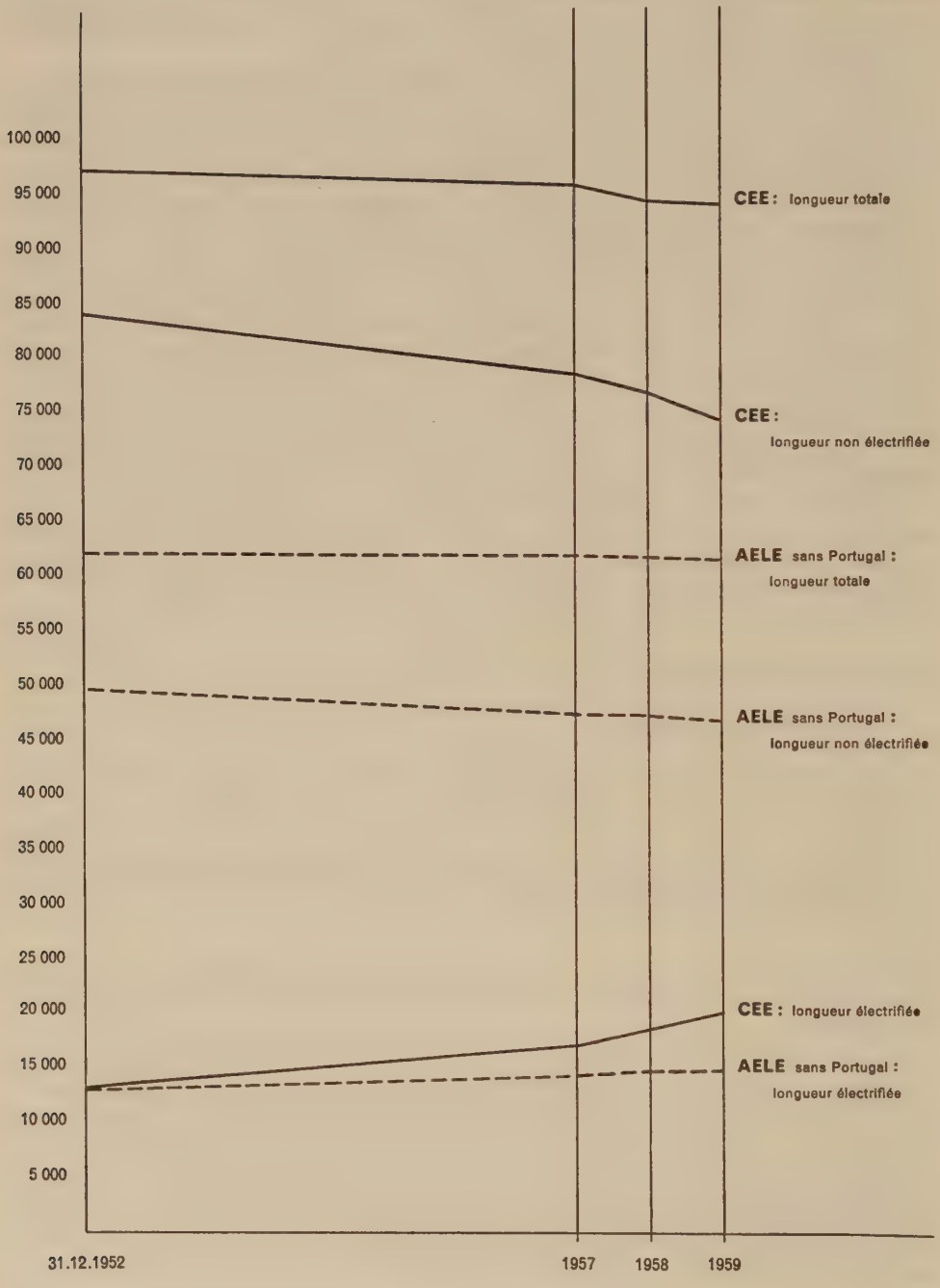
En confrontant 1952 et 1959, nous pouvons constater pour l'ensemble des douze pays,

(1) Rapport du Comité des Suppléants sur l'amélioration des statistiques relatives aux transports routiers, Résolutions de la CEMT, Paris, 20 octobre 1959, p. 11.

l'Espagne, plus large que l'européen. Cette raison technique s'est répercutée sur le plan juridique, à telle enseigne que le Portugal a pu se tenir à l'écart d'un certain nombre de conventions internationales.

Une précision encore: la Sarre est devenue politiquement allemande à compter du 1er janvier 1957 et y a été officiellement rattachée le 5 juillet 1959. Dans les années où les statistiques ferroviaires de l'UIC en rendent compte séparément, les données publiées pour la Sarre ont été additionnées à celles de l'Allemagne pour uniformiser la présentation. En revanche, de 1952 à 1959 — à l'exception de quelques cas isolés pour cette dernière année — les statistiques concernant la Sarre n'ont pas été incluses par la Division des transports de l'ECE à Genève ni dans les chiffres concernant la France, ni dans ceux concernant les « Zones occidentales de l'Allemagne » ou de « l'Allemagne occidentale ». Comme elles ne sont pas non plus l'objet d'une analyse distincte, il a fallu modifier les bases de calculs, lorsqu'il s'est agi d'établir les moyennes ayant trait à l'Allemagne, pour la route et les voies navigables.

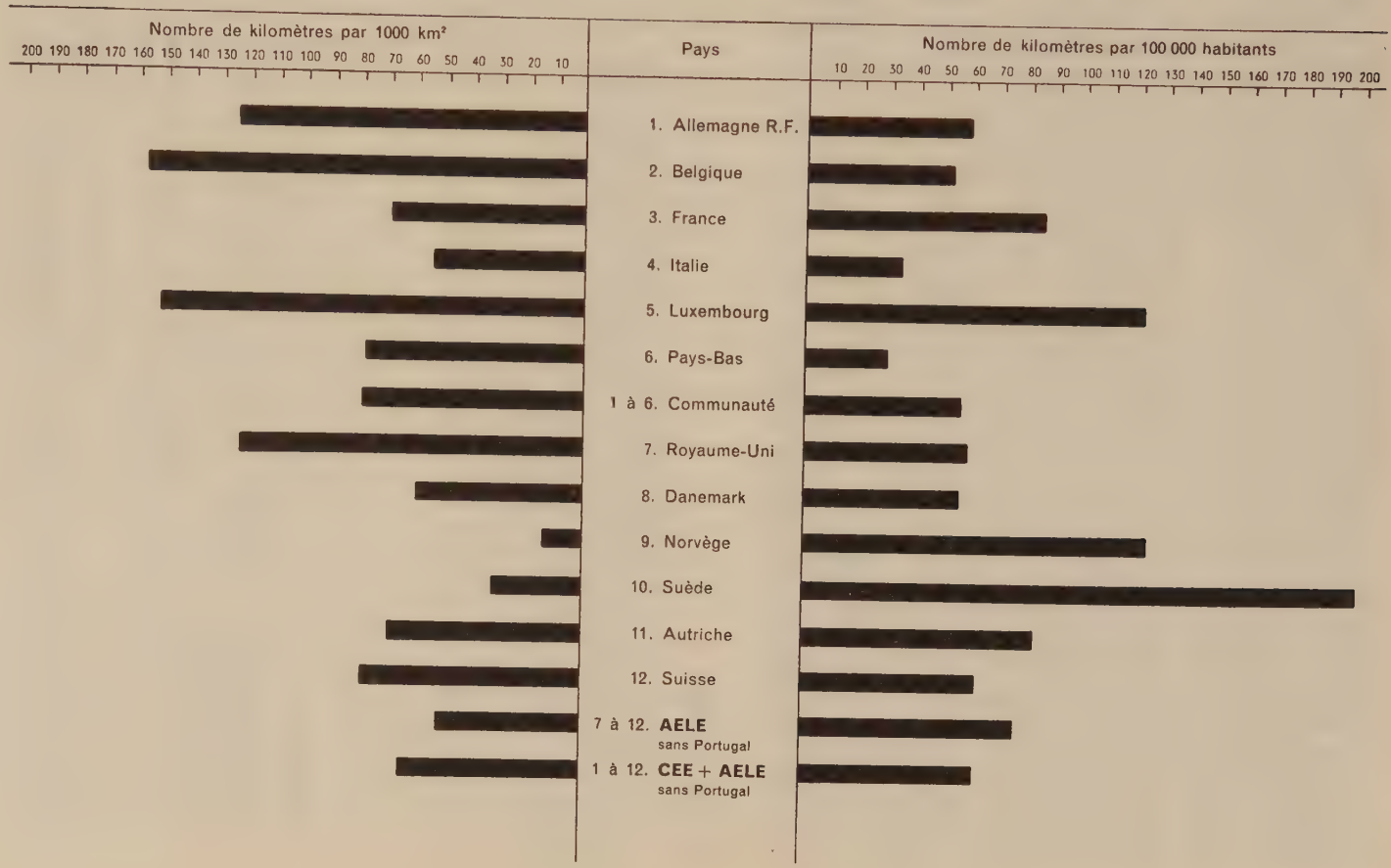
Graphique 1. Longueur moyenne exploitée des lignes des administrations affiliées à l'UIC (voie normale et voie étroite)



Graphique 2. Longueur des réseaux de chemins de fer par rapport à la superficie et à la population du pays

(Base : longueur moyenne exploitée des lignes des réseaux UIC)

1959



a) que l'*effort de modernisation* est général. La seule comparaison des lignes électrifiées indique un accroissement de 32,6 %, — pourcentage qui ne rend qu'imparfaitement compte de l'importance de ces travaux, entrepris sur le réseau des grandes artères internationales assurant l'essentiel du trafic, — pendant que certaines desservances non rentables sont fermées au trafic: 4595 km, ou l'équivalent presque du réseau belge, soit près de 3 %.

b) *L'effort d'entretien* a été particulièrement sensible dans les pays touchés par la guerre où l'arriéré d'entretien par rapport aux renouvellements annuels normaux n'est pas entièrement soldé, en Allemagne et en Autriche surtout. Dans les « Zones occidentales » de l'Allemagne, 88 ruptures de rail par 1000 km de voie se produisaient encore en 1952, soit six fois plus fréquemment qu'avant la guerre, alors que sur 674 tronçons, il fallait imposer des limites de vitesse (1).

Actuellement, la sécurité normale est redevenue quasi générale et les correspondances internationales ne souffrent que fort rarement du mauvais état de l'infrastructure.

D'une manière générale, les réseaux cherchent à adapter leur consistance à la répartition géographique du trafic, par une modernisation prioritaire des itinéraires à grand trafic, mais aussi par une fermeture totale ou partielle de certaines lignes ou gares faiblement utilisées.

2. LES ROUTES

La Division des Transports de l'ECE a établi une classification de routes d'après la largeur de la chaussée et la nature du revêtement, afin de codifier selon un système uniforme la variété de renseignements qu'elle reçoit. Quelques exemples montreront l'infinie diversité des données publiées:

l'Autriche ne donne pas d'indication sur ses routes urbaines; *le Danemark* distingue les routes urbaines et non urbaines, mais selon leur revêtement seulement; *l'Allemagne fédérale* classe la moitié de son réseau et qualifie le reste d'« autres

(1) ONU 1953, stat. citées, p. 43.

---

2. Les dates:

Le MC est officiellement entré en vigueur le 1er janvier 1958; l'AELE a été créée le 20 novembre 1959.

Il paraissait utile

a) de faire le point à la veille du départ de la Communauté des Six et de celle des Sept, et de signaler les résultats atteints (dans la mesure où ils seront publiés au moment d'achever cette étude);

b) de remonter de quelques années dans le temps à la rencontre de données permettant des comparaisons utiles:
adoption de 1952 pour la voie ferrée, la route et la voie d'eau, ainsi que pour l'équipement ferroviaire et routier;

routes »; *la Suisse* compte des routes principales non urbaines et fait figurer les routes urbaines dans le groupe des routes secondaires.

L'absence de concordance se manifeste encore dans les dates du dernier recensement: la situation, en 1959, est caractérisée par des renseignements qui remontent, pour les *Pays-Bas*, au 1er avril 1954 pour les routes d'Etat et au 1er janvier 1950 pour les autres routes; la *France* donne la situation au 1er janvier 1957, tout comme l'*Italie*.

Pour la Motte-Houdar, l'ennui naquit un jour de l'uniformité! Quand cette dernière naîtra-t-elle un jour des statistiques administratives?...
Il n'est donc pas possible d'établir des comparaisons dans le temps, encore moins entre les divers réseaux nationaux. Lorsqu'on confronte les années 1952 et 1959, on constate un accroissement considérable du réseau routier (plus de 630 000 km ou 33 %). Un bond aussi prodigieux n'est pas dû à des constructions nouvelles, dont la cadence demeure assez faible, mais plutôt à des reclassements de routes qui ne figuraient pas dans les précédents relevés. Si l'on se réfère aux dépenses d'investissements, on constate qu'elles sont faites surtout pour améliorer le réseau existant, peu pour édifier de nouvelles grandes routes. Il convient de souligner particulièrement qu'en 1956, 38 % seulement du *réseau international* était conforme aux normes définies par la Déclaration de Genève de 1950, sur les grandes routes internationales et qu'au rythme actuel ce pourcentage n'atteindra en 1960 que le 56,5 %. (1)

3. LES VOIES NAVIGABLES

Dans ce secteur, on s'achemine insensiblement vers une présentation qui tient compte de la capacité de charge des bateaux admis sur les différentes voies intérieures: 80/150/250/400/650/1000/1350/1500 to et au-delà.

Mis à part l'Italie, la Suède et le service de ferry-boat sur le lac de Constance (entre Romanshorn-Friedrichshafen et Lindau) le trafic marchandises par lac est sans importance.

L'examen des chiffres révèle une réduction de la longueur des voies navi-

(1) 4e Rapport de la CEMT, Paris, 4 mars 1958, p. 30.

---

adoption de 1953 pour les bateaux en service sur les voies navigables, les renseignements publiés en 1952 étant incomplets et non encore uniformisés.

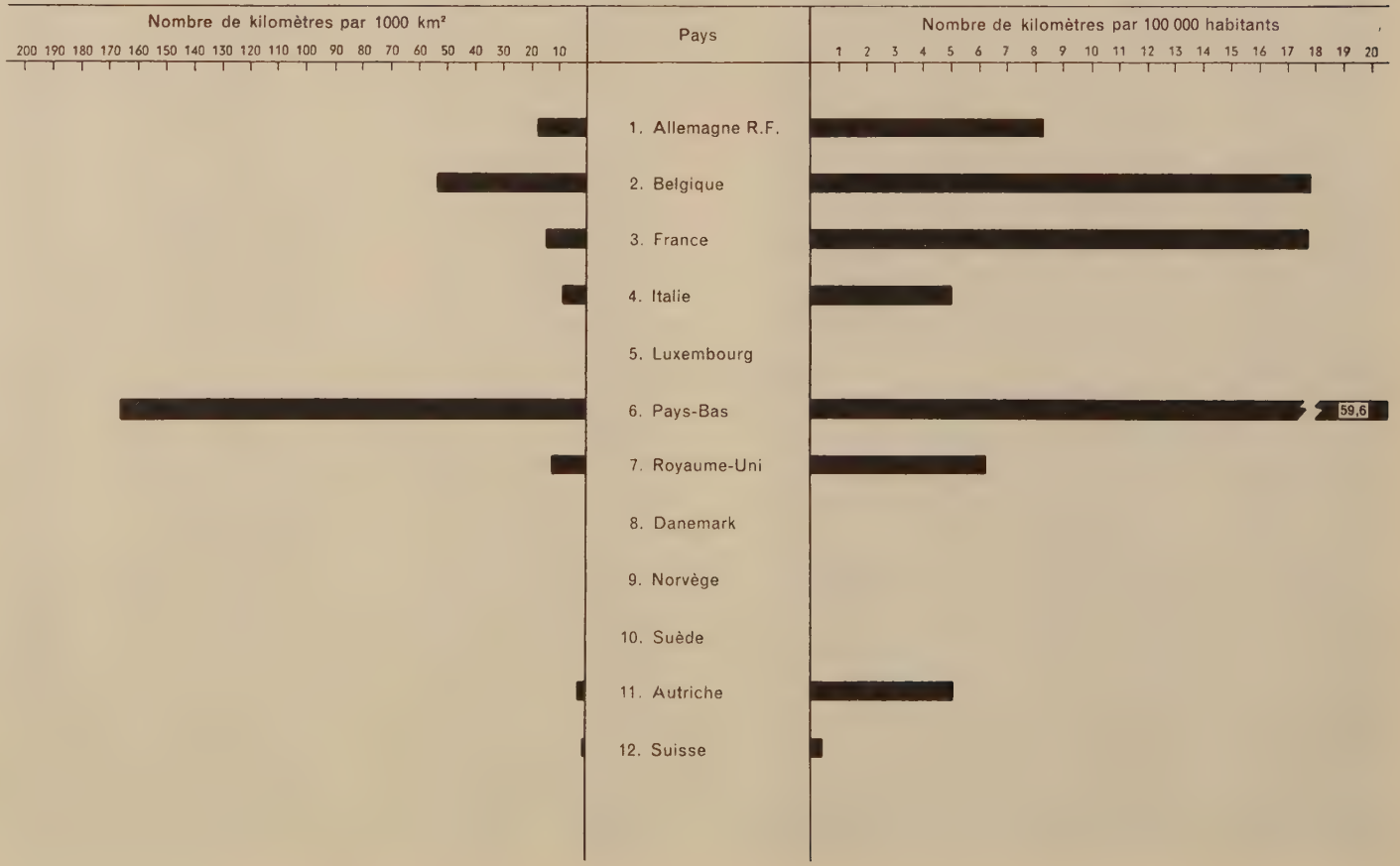
Les périodes antérieures à ces dates sont surtout dominées par les travaux de reconstruction et, sur le plan monétaire, par ce qu'il est convenu d'appeler l'inflation d'après-guerre. A partir de 1950, la situation commence à se stabiliser dans la plupart des pays. Les conditions redevenant normales, les comparaisons que les chiffres suggèrent impliquent davantage de sécurité.

3. Les sources:

a) pour les *chemins de fer*,
nous avons consulté les statistiques publiées par l'Union internationale des chemins de fer à Paris. Elles ne concernent, toutefois, que les Administrations affiliées, c'est-à-dire essen-

Graphique 3. Longueur des réseaux de voies navigables par rapport à la superficie et à la population du pays

1959



gables, près de 8 % — en *France* particulièrement — due beaucoup plus à une absence de trafic qu'à une fermeture effective de la voie au trafic, ainsi qu'à des modifications apportées aux définitions et au reclassement de certains cours d'eau. Amélioration des canaux en *Belgique*, dans la région de Charleroi surtout. En *Allemagne*, augmentation de la capacité des voies existantes, canalisation du Neckar et de la Moselle et poursuite des travaux en vue de la liaison Main-Danube.

4. LES PIPE-LINES

Ce moyen, nouveau sur le marché européen des transports, s'impose grâce à ses qualités intrinsèques: que le climat soit désertique ou continental, que la température soit sibérienne ou tropicale, il achemine ses produits, sans désemparer, sans manutention qui ne soit pas automatique. Ses services sont bon marché, ce qui permet une exploitation rationnelle des sources d'énergie, malgré leur emplacement situé à des milliers de km des centres de distribution et de consommation. (1). A l'inverse des autres techniques qui permettent une adaptation progressive des moyens à la consommation, le pipe-line dispose d'emblée d'une grosse capacité, d'où souvent l'inconvénient de présenter un excédent de capacité par rapport à la demande. Cependant, ce défaut se laisse corriger avec le temps.

A part le réseau constitué par l'OTAN, plusieurs installations d'oléoducs fonctionnent aujourd'hui ou sont en voie de construction ou projetées.

Le pipe-line se prête essentiellement au transport de pétrole brut et de ses dérivés, à l'exception toutefois des lubrifiants et des huiles lourdes de chauffage. La technique actuelle permet d'envoyer successivement dans la même conduite le gasoil, l'huile de chauffage légère, l'essence pour voiture, le carburant pour avion, le pétrole raffiné. Il faut néanmoins reconnaître une certaine « contamination » des liquides pouvant atteindre plusieurs centaines de mètres; la perte peut être réduite toutefois en organisant la séquence des produits, l'ordre de pompage, l'envoi de la contamination en bout de ligne.

---

(1) Au Canada, l'Interprovincial Oil Pipeline Company transporte entre Edmonton et Sarnia, soit sur une distance de 2800 km, le gallon d'huile brute (env. 3,8 litres) pour un prix équivalant à la moitié du port d'une carte postale sur une distance analogue.
Die grosse Stafette, op. cit., chap. 2.

---

tiellement les chemins de fer d'Etat; mais celles-ci portent pratiquement tout le poids du trafic international et disposent d'un réseau normalisé. Les quelques tronçons à voie étroite qu'elles gèrent sont compris dans ces chiffres.

Mis à part les chemins de fer britanniques, dont les statistiques ne font aucune distinction entre les deux types d'écartement — normal et étroit — les lignes à voie étroite ne représentent que le 3,5 % du réseau total exploité par ces Administrations.

Pour la *Suisse*, les chiffres concernant la C^ie^ du Berne-Loetschberg-Simplon (BLS), société privée, ont été additionnés à ceux des Chemins de fer fédéraux (CFF), non seulement parce que le BLS est administration-membre de l'UIC, mais parce qu'il participe directement au trafic international.

L'expression « longueurs des lignes exploitées » ne fait pas de différence entre les lignes à une ou à plusieurs voies.

Aux Etats-Unis, et même en France, on confie aux pipe-lines le transport de schlamms, c'est-à-dire de charbon moulu et mélangé à de l'eau.

Tant que les tonnages demeuraient modestes, l'usage du pipe-line ne se justifiait pas au point de vue rentabilité. C'est pourquoi les raffineries avaient tendance à s'implanter dans les zones du littoral. D'autre part, la demande en produits raffinés était géographiquement si dispersée que des liaisons par tube se concevaient difficilement depuis les lieux de raffinage.

La consommation d'huiles minérales augmentant depuis la fin de la guerre à un rythme sans cesse amplifié (OECE: 103 035 000 tonnes, et CEE: 54 845 000 tonnes en 1957), les conditions pour l'implantation des pipe-lines, afin de conduire le brut à proximité des grands centres de consommation, étaient ainsi réunies.

A fin 1959, la situation des pipe-lines en exploitation ou en construction se présentait de la manière suivante:

A. Pipe-lines pour pétrole brut en provenance d'Outre-mer:

1. Pipe-line Wilhelmshaven - région de Cologne

D'une longueur totale de 390 km et d'un diamètre de 28" (71 cm environ), il assure un débit annuel de 9 millions de tonnes. Il alimente depuis le début 1959 sept raffineries. Avec les trois stations de pompage qui vont être ajoutées à l'actuelle en service, cette conduite débitera 22 millions de tonnes par an.

2. Pipe-line Rotterdam-Pernis-Venlo-$\frac{\text{Cologne}}{\text{Wesel}}$

Le tronçon commun de Pernis à Venlo a une longueur de 155 km et un diamètre de 61 cm, la branche qui se dirige sur Godorf-Wesseling une longueur de 90 km et celle sur Wesel, de 45 km. La mise en exploitation fixée au 1er juillet 1960,

---

b) pour la *route*,

nous nous sommes référé aux Bulletins annuels de statistiques de transports 1952-1956-1957-1958 et 1959, Genève, Nations Unies, Commission économique pour l'Europe, Division des transports, 4e, 8e, 9e, 10e et 11e années.

Comme les indications communiquées par les divers gouvernements sont très variables d'un Etat à l'autre ou d'une année à l'autre, vouloir en tenir compte eût inutilement compliqué la présentation, sans profit direct pour les objectifs limités de la présente étude.

Quant aux autoroutes, symbole caractéristique du développement routier d'un pays, elles sont, pour les raisons pratiques invoquées au précédent alinéa, groupées avec les autres chaussées.

Encore une répétition: dans ces Bulletins statistiques, la R. F. allemande est désignée en 1952, sous le vocable « Zones occidentales » et depuis 1957, sous celui d'« Allemagne occidentale ». Nous avons renoncé à cette distinction et adopté uniformément « Allemagne R. F. ».

c) pour la *navigation fluviale*,

nous avons consulté les Bulletins annuels de statistiques de transports 1952-1956-1957-1958-1959, Genève, Nations Unies, Commission économique pour l'Europe, Division des transports, 4e, 8e, 9e, 10e et 11e années.

prévoit un transport annuel de 6 ½ millions de tonnes, qui seront portées à 20 millions par la suite. Trois raffineries seront approvisionnées par ce tube.

3. Pipe-line Marseille-Lavéra - Strasbourg-Karlsruhe

Cette « colonne montante » aura une longueur de 800 km et un diamètre variant de 60 à 70 cm. Sa capacité annuelle est de 10 millions de tonnes en première étape et sera amenée par la suite à 25 millions de tonnes. Les travaux ont commencé à fin 1959 et doivent être terminés pour la fin 1962. Le « sud-européen », telle est son appellation officielle, alimentera les nouvelles raffineries de Strasbourg et de Karlsruhe.

4. Pipe-line Gênes-Collombey-Aigle (Munich-Stuttgart?)

La première étape doit amener cette conduite jusqu'à Aigle: via le tunnel routier du Grand Saint-Bernard: longueur du tuyau 420 km, diamètre au départ 70 cm. Au passage, il ravitaille quatre raffineries, et achemine le reste, soit 2 millions de tonnes annuellement en Suisse.

La mise en service est prévue pour 1963.

5. Autres pipe-lines

Ceux-ci, de moindre importance, n'en sont pas moins nombreux et prélèvent une part sérieuse, malgré leur rayonnement limité, aux techniques classiques.

a) *Allemagne*

On en dénombre huit, totalisant une longueur de 155 km.

b) *France*

Ce pays en compte trois d'une longueur égale, pour l'ensemble, à 70 km, reliant les ports aux raffineries.

Ici encore, et bien que les données fussent meilleures que celles concernant la route, nous nous sommes rallié à une présentation globale, faute de pouvoir disposer de renseignements complets et uniformisés, quant à la capacité de charge de l'ensemble des voies navigables et cela dès 1952.

Quant à l'équipement mobile, certains chiffres n'étant pas disponibles en 1952, mais devenant comparables à partir de 1953, c'est cette dernière date que nous avons choisie, comme année de base.

d) pour les *pipe-lines*:

En partie:
Rapport du Comité des suppléants de la Conférence européenne des ministres des transports CEMT, document CM (59) 6, Paris, 20 octobre 1959, pp. 65-85. La présente étude se borne à couvrir les pipe-lines d'une certaine importance, existants ou projetés, destinés à assurer les transports commerciaux d'huiles minérales à l'exclusion des transports d'autres produits (charbon, gaz de houille ou gaz naturel).

e) pour les *Statistiques générales*:

celles de l'OECE, Château de la Muette, Paris, spécialement les N^{os} 6/1957, 1958, 1959, et les Bulletins mensuels de statistiques.

c) *Italie*

i) De *Savona à Trecate*, un tuyau d'une longueur de 150 km et d'un diamètre de 250 mm transporte quotidiennement 3000 tonnes de brut.

ii) *Gênes-Rho :* d'une longueur de 128 km, diamètre 326 mm, cette conduite a une capacité de 5000 tonnes/jour.

d) *Grande-Bretagne*

Entre Finnart et Grangemouth (Ecosse), la BP a placé une conduite de 91 km de longueur d'une capacité maximale de 400 000 tonnes par an.

La même compagnie construit entre Milford Haven-Llandarcy (Pays-de-Galles) un pipe-line de 96 km devant assurer un débit maximal de 6 millions de tonnes. (Achèvement des travaux: fin 1960).

B. Pipe-lines pour le transport de pétrole de gisements nationaux

1. Allemagne

Les pipe-lines installés sont au nombre de 26 et développent une longueur moyenne de 12,5 km.

2. Autriche

Ce pays en dénombre *six* d'une longueur totale de 212 km avec un diamètre variant entre 200 et 300 mm.

3. France

Le pipe-line de Parentis à Ambès se déroule sur une longueur de 96 km et assure un débit annuel de 1,5 million de tonnes.

4. Italie

Le pipe-line qui relie *Ragusa à Augusta* peut transporter journellement 5000 tonnes sur une distance de 69 km (diamètre 355 mm).

C. Pipe-lines pour le transport de produits raffinés

Il faut entendre par « produits raffinés » surtout l'essence pour voitures, le combustible Diesel, l'huile légère de chauffage et le carburant pour avion.

Ces conduites n'ont qu'une importance locale à part celle du Havre à Paris et conduisent surtout à des dépôts intermédiaires, à partir desquels la distribution a lieu généralement par camion.

1. Allemagne

Les principales conduites sont au nombre de six, avec un kilométrage allant de 6 à 31 km selon les installations et un diamètre de 2 à 6".

2. France

Sur la distance *Le Havre-Paris*, soit 243 km., un tuyau de 10" transporte en moyenne un peu moins de 2 millions de m^3 de carburants auto et avion, gas-oil, fuel-oil léger et fuel domestique. Il était prévu de doubler cette conduite.

5. DENSITÉS DIVERSES

Les Six, avec le Royaume-Uni et la Suisse, se trouvent dans la zone européenne où les transports sont concentrés au maximum. C'est le quadrilatère de la plus grande intensité aérienne (Londres-Bruxelles-Rome-Paris) recouvrant à peu près le quadrilatère de la plus grande intensité ferroviaire (Londres-Cologne-Milan-Paris) et l'aire de la plus grande concentration des voies fluviales. (1)

Ces zones de grande intensité sont également celles de la concentration économique de l'Europe. Les villes industrielles tiennent pour la plupart dans un quadrilatère formé par Glasgow-Barcelone-Milan-Stockholm. (2) La géographie économique a tissé la toile de ses grandes voies de communications: en superposant le réseau électrifié ferroviaire et celui des autoroutes européennes, on constate une certaine similitude; les fils conducteurs paraissent accrochés au Nord-Ouest de l'Europe, s'évasent vers le centre pour se renouer vers le Sud-Est. L'obstacle alpin freine considérablement le développement des autoroutes dans l'ensemble en retard sur le réseau électrifié.

Mis en comparaison avec le réseau ferroviaire des Etats-Unis, celui de l'Europe se signale par un harmonieux équilibre entre les chiffres de population et la surface de la zone étudiée:

1959: 62.7 km pour 100 000 habitants, et

65.7 km pour 1000 km², alors qu'aux Etats-Unis l'écart est presque dans la proportion de 1 à 5 (229.8 contre 46.5 km).

Ainsi ramenées à un commun dénominateur, comme l'unité-habitant ou le km², les comparaisons deviennent d'emblée plus suggestives. L'amplification par 1000 ou 100 000 n'est introduite que pour permettre de jauger les données dans une présentation qui ne surprend pas l'esprit, parce que les ordres de grandeur apparaissent comme usuels.

Il existe donc un optimum idéal en fonction de la surface et de la population d'un pays. Cet optimum peut naturellement varier d'une région à l'autre, selon la configuration du terrain, le climat, les moyens de transport concurrents, le statut économique, juridique et politique, l'ampleur des investissements, etc. Néanmoins, il apparaît que le dosage de l'intensité de transports, pour être rentable, doit concilier à la fois et le chiffre de la population et l'étendue du pays.

Par exemple, la Suède, pays relativement peu peuplé mais fort étendu, en revanche, doit consacrer plus de 2 km de ligne de chemins de fer à chaque millier d'habitants alors que les Pays-Bas peuvent limiter cette longueur à 290 mètres, soit près de 7 fois moins. Les écarts sont presque aussi grands dès que l'on se réfère au réseau routier. Ainsi un pays peu accidenté, à la densité de population élevée et bien répartie a la possibilité de pratiquer une politique d'investissements publics très large, sans qu'elle soit onéreuse pour l'habitant, relativement à celle d'autres pays, comme ceux de la Scandinavie, par exemple.

Puisque la tendance du Marché Commun est d'égaliser, dans toute la mesure possible, les conditions de concurrence, peut-être qu'un jour on demandera de

---

(1) François Perroux: *Les formes de la concurrence dans le Marché commun*, Sirey 1958, Paris, p. 341 (qui cite Jean Chardonnet).

(2) Bernard Dutoit: *L'Aviation et l'Europe*, Lausanne, Centre de recherches européennes, janvier 1959, p. 12.

déterminer quelle est la charge maximale supportable par habitant dans le domaine des investissements-transports et de faire jouer une péréquation qui harmoniserait les charges affectant chaque Européen...

3. ÉQUIPEMENT MOBILE

1. LES CHEMINS DE FER:

Matériel de traction

a) L'effort de rationalisation

se poursuit aussi du côté de l'équipement mobile. L'examen du graphique N° 4 révèle que les *locomotives à vapeur* ont perdu près du tiers de leurs effectifs en sept ans, mais demeurent encore la forme principale de traction des chemins de fer. Cette position leur est de plus en plus contestée par les *locomotives Diesel* et *électriques* dont le parc s'est accru respectivement de 376 % et 141 % entre 1952 et 1959.

En 1958, cette suprématie était pratiquement égalisée. En effet, le *tonnage kilométrique brut remorqué des trains exprimé* en t/km par la vapeur ne représentait plus que le 50 % pour l'ensemble des douze pays (à l'exception de la Grande-Bretagne et de la Norvège dont les indications manquent) (58 % CEE) contre 46 % par les locomotives électriques et 4 % par le Diesel.

Il est donc ainsi possible de ne pas remplacer chaque locomotive à vapeur mise au rebut par un engin Diesel ou électrique, ceux-ci ayant un rendement plus élevé: disponibilité permanente de service, rotation accélérée, temps d'entretien plus réduits.

i) *Traction électrique*

Mais il est une constatation non moins importante: c'est que 1/5 du réseau (l'électrifié) assure à lui seul près de la moitié du trafic total. Cette rénovation est particulièrement sensible dans les pays de la Communauté, où un gros effort d'électrification est amorcé, tout comme en Autriche. La *Suisse*, qui a résolu ce problème depuis plus de 25 ans, se borne à compléter son parc pour pouvoir faire face à l'augmentation du trafic.

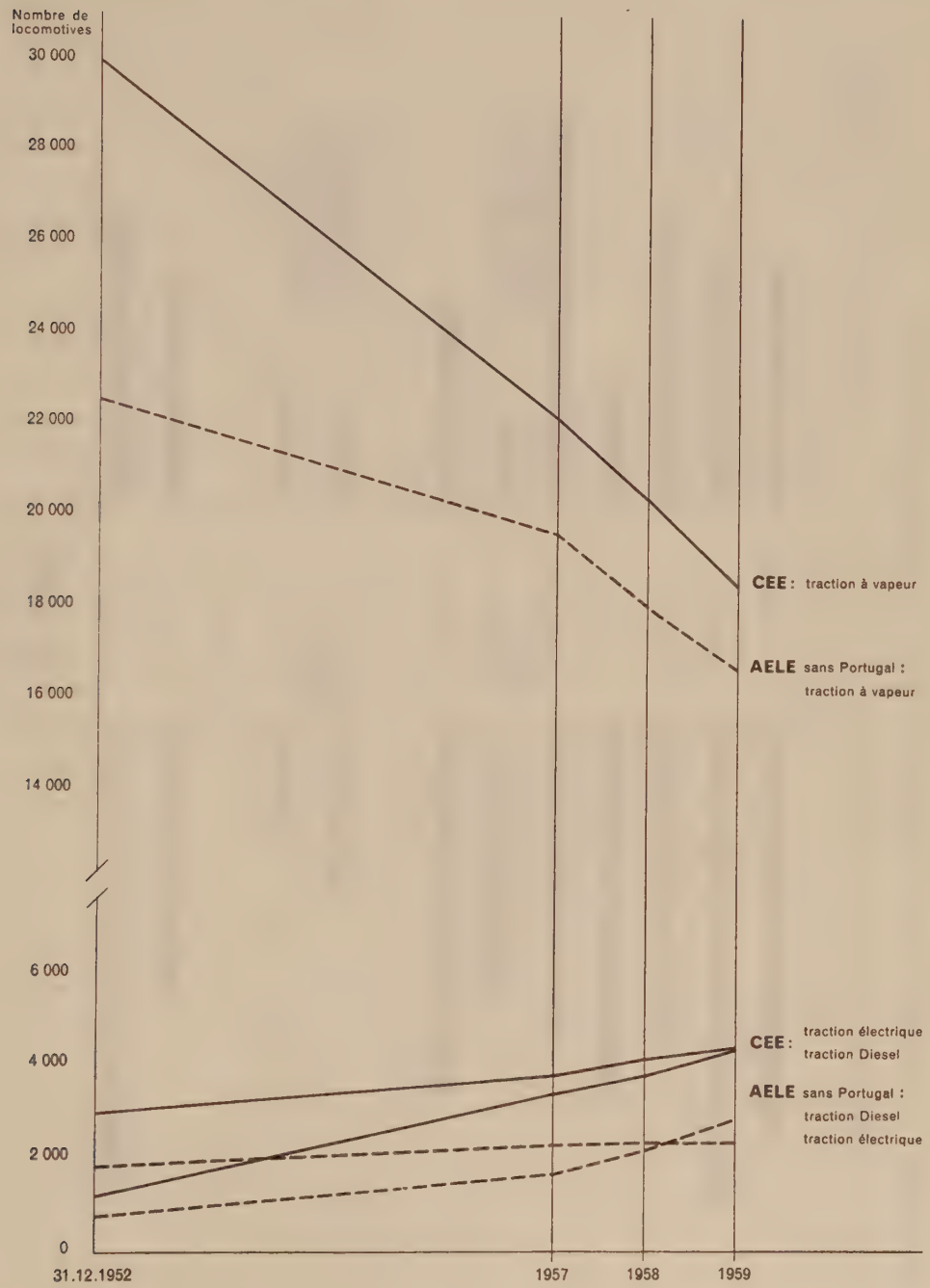
ii) *Traction Diesel*

Ce sont surtout les locomotives d'une puissance supérieure à 350 CV qui ont progressé au cours de ces dernières années, au point que leurs effectifs sont actuellement très voisins de ceux d'une puissance égale ou inférieure à 350 CV.

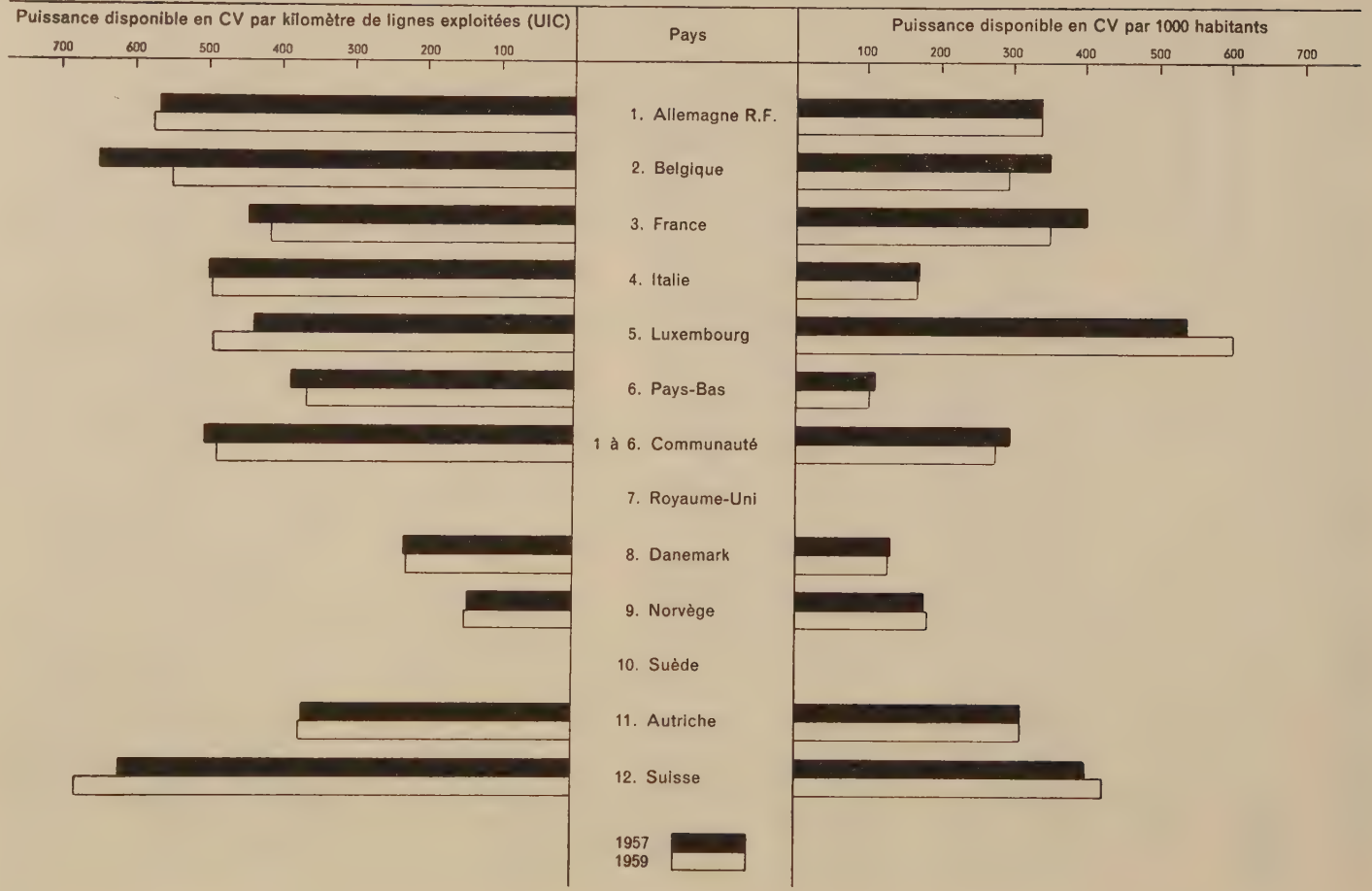
iii) Du côté des *automotrices* et des *autorails*, l'accroissement des effectifs obéit à la nouvelle tendance de multiplier les correspondances, tout en allégeant les compositions des trains. Le but est donc d'améliorer le service à la clientèle et, par la même occasion, la rentabilité de l'entreprise.

iv) La déchéance de la *traction à vapeur* est devenue inévitable depuis que la *traction électrique*, en rendant possible un débit massif de t/km, a fait sien un des

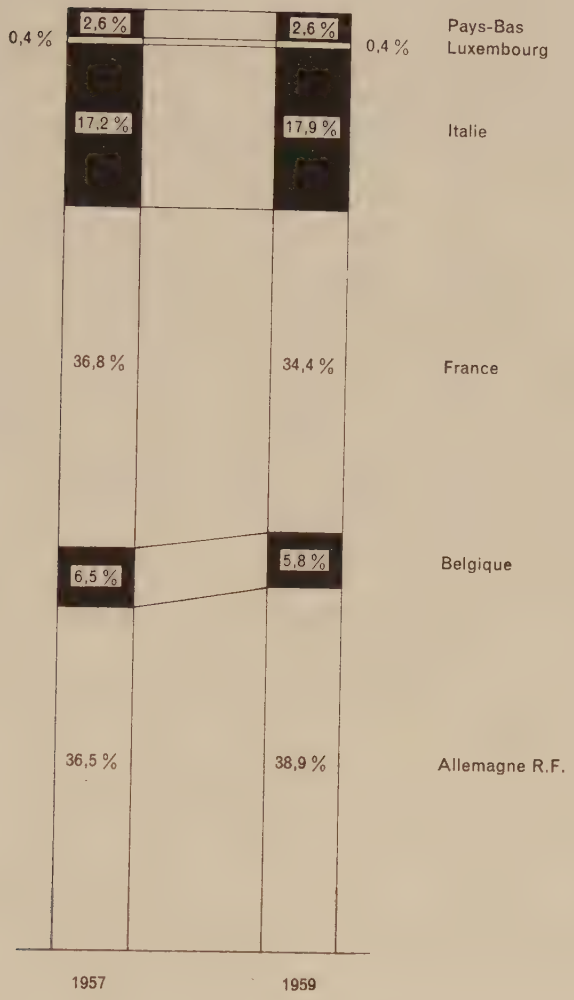
Graphique 4. Chemins de fer: Equipement mobile: Matériel de traction. Evolution des parcs de locomotives



Graphique 5. Chemins de fer: Matériel de traction. Locomotives et autorails



Graphique 6. **Chemins de fer: Matériel de traction.** Répartition de la puissance disponible entre les pays de la CEE



principes de l'industrie lourde: la production en grande série. Grâce à cette reconversion de la traction, le prix de revient peut s'établir au niveau le plus bas. Elle s'impose, a-t-on calculé en France, dès que la consommation annuelle de charbon moyenne dépasse 400 tonnes par an au km.

Mais lorsqu'on aborde les lignes à trafic irrégulier ou faible non encore électrifiées, le choix se porte sur la *traction Diesel*, qui permet une meilleure utilisation du matériel que la traction à vapeur et réduit considérablement les dépenses d'entretien et de conduite. Etendu à des zones entières, le diesel permet de fermer les dépôts et de supprimer de nombreuses installations.

La traction Diesel progresse surtout depuis la fin de la guerre et elle intervient principalement, environ 60 %, dans le service des manœuvres. Les moteurs Diesel, en service ferroviaire, sont utilisés depuis un peu plus de 25 ans et, au début, ils étaient surtout destinés à améliorer les transports de voyageurs.

b) Il a paru intéressant de comparer la *puissance disponible* de chaque pays, par rapport au chiffre de sa population et à la longueur de son réseau.

Alors que la France et l'Allemagne disposent d'un nombre de chevaux approchant en chiffres absolus, celle-ci distance nettement sa partenaire, dès que la comparaison prend comme référence la longueur des lignes. *La Suisse*, elle, s'installe à la première place avec 675 CV disponibles par km de lignes exploitées. Elle doit son rang à son parc presque exclusivement électrique, donc unitairement plus fort; les déclivités étant nombreuses et importantes, il est nécessaire de construire des engins puissants, capables d'arracher des trains lourds sur des rampes comme celles du Saint-Gothard ou du Loetschberg.

c) Quant à la *puissance disponible par 1000 habitants*, elle est significative de l'essor des industries de base d'un pays. Avec un chiffre de population voisin de celui de l'Italie, l'Allemagne dispose d'une puissance doublée. Le Luxembourg dépasse largement tous ses partenaires, alors que les Pays-Bas ferment la marche.

d) En *conclusion*, il importe de signaler que l'amélioration du parc-locomotives se traduit par

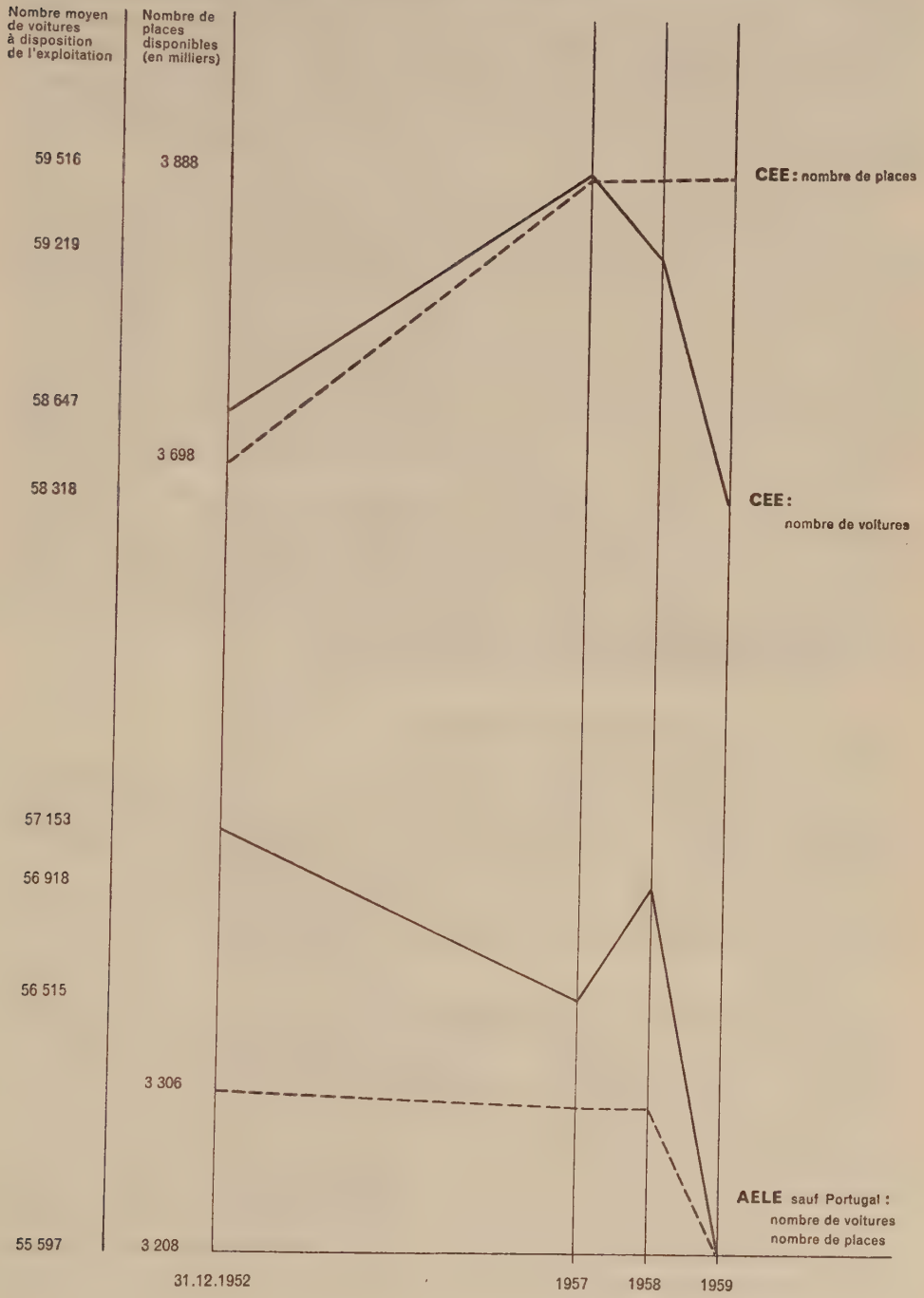
— une rationalisation des méthodes d'entretien,
— une réduction sensible du nombre des interventions et donc une économie de personnel,
— un accroissement des vitesses et des charges remorquées.

Quant à l'autorail, en réduisant de 70 % environ les dépenses de combustibles, il abaisse des 2/3 le prix de revient moyen au km, par rapport à celui d'un train omnibus à vapeur.

Matériel remorqué: Voitures à voyageurs

Leurs effectifs d'ensemble n'ont que fort peu varié: diminution de 1885 unités en sept ans, soit le 1,6 %. Cette constatation en masque, toutefois, une autre: entre 1952 et 1957, il y a eu un très léger accroissement (0,3 %), suivi d'une réduction sensible en 1959, d'ailleurs inégalement appliquée suivant les pays.

Graphique 6a Chemins de fer: Equipement mobile. Voitures à voyageurs



Mais où l'*effort de rationalisation* est le plus perceptible, c'est dans le nombre de places utiles par voiture qui passe en moyenne de 60,5 à 62,3, soit une majoration de 3 %: Le nombre de places disponibles s'accroît ainsi de 92 000 unités.

Ce n'est pas très spectaculaire, évidemment, lorsqu'on examine l'ensemble de la situation. Alors que certains pays démobilisent, comme l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse, les autres procèdent également à l'élimination des voitures hors d'âge, mais les remplacent en plus grand nombre par du matériel nouveau.

Si les résultats d'ensemble sont faibles, c'est dû à la minceur des investissements consentis par les différents gouvernements. Et aussi au fait que de très longues durées d'existence sont tolérées: 25 à 50 ans, suivant les pays, alors que le matériel ancien, plus que le nouveau, pèse sur les charges d'exploitation! En effet, le poids à vide d'un vieux véhicule, rapporté à l'unité-voyageur, est beaucoup trop élevé, ce qui entraîne une dépense d'énergie supplémentaire, sans augmentation correspondante des services rendus à l'usager. D'autre part, les réparations sont coûteuses, parce que hors de proportion avec le temps pendant lequel ces voitures resteront encore en service (maximum une dizaine d'années).

N'était-ce la politique adoptée par certains gouvernements, l'évolution générale vers un parc réduit, plus léger mais avec un nombre de places plus grand, pourrait être accélérée. Cette mesure serait parallèle à celle qui consiste à moderniser le matériel de traction, dans le dessein d'accroître les vitesses de rotation; ce qui équivaut en fait à une augmentation des effectifs, sans dépenses d'équipement supplémentaires.

Matériel remorqué: wagons à marchandises

Dans les pays de la Communauté, on rationalise en réduisant les effectifs des wagons ordinaires — ouverts et couverts — sauf en Allemagne et aux Pays-Bas où l'on complète encore quelques vides laissés par la guerre, et en augmentant le nombre des wagons spéciaux et les capacités de chargement.

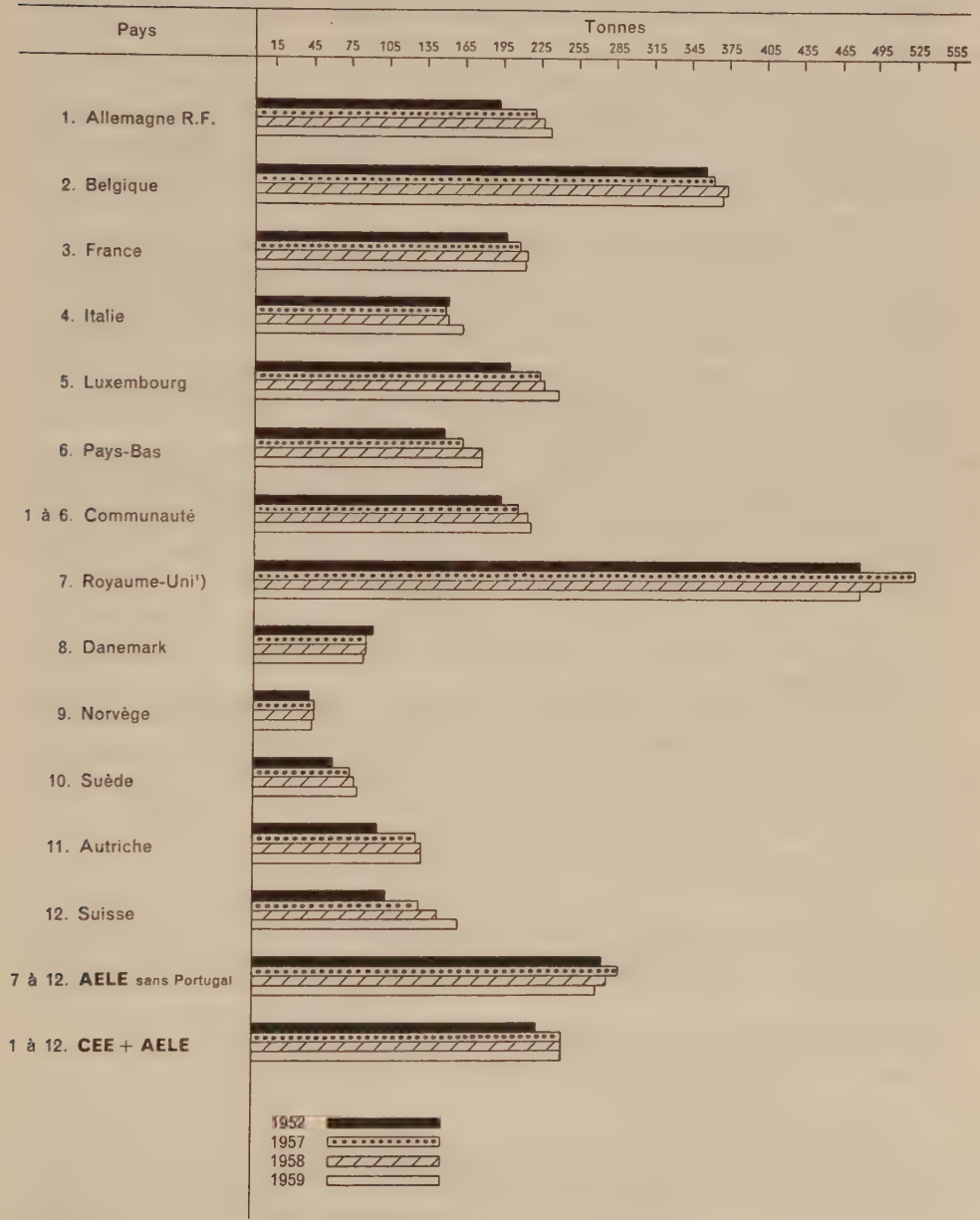
Chez les « autres Six », la modernisation s'exerce à la fois dans le sens d'une augmentation des effectifs et de la capacité moyenne de chargement, à l'exception du Danemark.

a) Pour l'ensemble des pays, la capacité de charge moyenne, qui était de 16,6 tonnes en 1952, a passé à 19,1 tonnes en 1959, soit une augmentation de 15 %. Il est donc théoriquement possible d'accroître les prestations de 15 %, sans charges d'exploitation supplémentaires.

La recherche de l'économie est visible d'un bout à l'autre du train: unifier le matériel sur le plan européen, tout en le diversifiant selon les besoins: wagons-silos pour le transport en vrac du ciment, du blé, de l'alumine; wagons à double plancher pour les automobiles; wagons pour le transport des tubes de pipe-lines; wagons surbaissés pour le transport de camions, remorques et tracteurs, etc. C'est ce qui s'appelle servir dans la coopération...

Graphique 7. Chemins de fer: Equipement mobile. Wagons à marchandises.

Capacité disponible par kilomètre de lignes exploitées. Base: Nombre de wagons à disposition de l'exploitation, y compris les wagons de particuliers



¹) Royaume-Uni: non compris les wagons de particuliers

L'amélioration de la *capacité disponible par km exploité* est notoire sur l'ensemble des réseaux, à part le danois, malgré la réduction presque générale du parc à wagons. Cela tient surtout à l'obligation imposée aux chemins de fer, sous l'effet de la concurrence des autres moyens, d'améliorer leurs prestations en offrant des services toujours plus individualisés.

* * *

b) Existe-t-il une possibilité de déterminer quels sont les *besoins en matériel roulant des chemins de fer* et, partant, d'établir en Europe des programmes de renouvellement assurant aux constructeurs une répartition uniforme des commandes?

Dans un rapport présenté par un groupe d'experts au Sous-Comité des Transports par chemins de fer au cours de sa troisième session tenue à Genève en octobre 1949 (1), il a été relevé qu'en se basant sur un rajeunissement des parcs conduisant à un âge moyen de 25 ans au 1er janvier 1954, il faudrait envisager, pour les 21 pays ayant participé à l'étude, une moyenne de construction annuelle de 67 000 *wagons à marchandises*, en regard de laquelle les possibilités de production annuelles se montent à 140 000 unités environ.

Ainsi donc, la production possible couvre largement les besoins escomptés et, à part de rares exceptions, chacun des pays pris isolément peut satisfaire à ses propres besoins. Ces conclusions restent valables pour l'ensemble de l'Europe continentale, dont les besoins sont de l'ordre de 85 000 wagons, avec une capacité de production dépassant 160 000 wagons.

Quant aux *voitures à voyageurs*, les besoins annuels peuvent être évalués à 2900 véhicules et, là encore, la capacité de production — voisine de 4000 véhicules — est excédentaire.

Pour les *locomotives*, les experts se sont basés sur les besoins exprimés qui ont porté presque exclusivement sur des locomotives électriques ou des locomotives Diesel. Ceux-ci sont couverts par la capacité de production, qui est en excédent marqué pour les locomotives à vapeur.

* * *

c) Une caractéristique du matériel roulant ferroviaire mérite un développement particulier: son *ancienneté*. On peut estimer qu'en Europe continentale, il y a:

— 340 000 wagons de 40 ans d'âge et plus, et
— 250 000 wagons entre 35 et 40 ans (2).

---

(1) Bulletin de l'UIC 1949, pp. 311-313.

(2) Il résulte d'une enquête faite au début de 1954 par l'Office de recherches et d'essais (ORE) que, sur un effectif de 940 472 wagons, 140 142 wagons, soit le 15 % du parc, sont âgés de plus de 45 ans, et 389 024 wagons, ou le 42 % du parc, sont âgés de plus de 35 ans...

(3) De 1950 à 1952, les commandes des chemins de fer européens en matériel neuf n'ont porté que sur 8038 *wagons*, ou 0,9 % du parc, en 1953 sur 11 507 wagons, ou 1,2 % du parc seulement. Ce sont des pourcentages insignifiants pour assurer un renouvellement normal.

Le remplacement de ces wagons représenterait une commande annuelle, pendant 10 ans, de l'ordre de 50 à 60 000 unités. Les points de vue concernant le renouvellement du matériel d'un certain âge sont assez divergents, certaines administrations comme les CFF estimant préférable de réparer à fond les wagons, même assez anciens, certaines autres estimant, au contraire, qu'il vaut mieux remplacer largement le matériel ancien par du matériel moderne (3), selon le principe qu'il vaut mieux accélérer le renouvellement pour obtenir une réduction des frais d'entretien. Ceci implique naturellement la recherche de la longévité optimale pour chaque type de matériel. Au 1er janvier 1954, le 40 % du parc de *voitures à voyageurs* était composé de voitures de plus de 40 ans d'âge, dont 77 % à 2 ou 3 essieux; 2,6 % de plus de 50 ans d'âge; le 52 % était encore muni de caisses en bois (1).

A la même date, les *locomotives* présentaient le 28 % de leurs effectifs avec plus de 40 ans d'âge et 7 % de plus de 50 ans.

Quant aux *répartitions des commandes*, le Groupe d'experts a noté l'irrégularité de celles passées par les administrations à leurs industries nationales avant la guerre.

Aujourd'hui, il est cependant possible d'assurer que de gros progrès ont été réalisés dans ce domaine, grâce à l'Office de recherches et d'essais (ORE), et au principe de standardisation, afin d'obtenir des prix plus avantageux, une réduction des installations, une meilleure utilisation de l'outillage et plus de stabilité dans le personnel ouvrier. Les constructeurs se groupant sur le plan international, des échanges de licences deviennent possibles, ce qui évite le foisonnement des études sur de multiples prototypes.

2. LE MATÉRIEL ROUTIER MOBILE

connaît un développement dynamique qui ne cesse de se poursuivre:

a) Voitures privées

De 1952 à 1959, le nombre de *voitures privées* a plus que triplé (3,2 fois). Cet élan vers une motorisation étendue est particulièrement poussé dans les pays de la Communauté, où le nombre d'habitants par véhicule passe de 45 à 15, alors qu'il se réduit à peine plus de moitié (34 à 13), si l'on se réfère à la situation des douze pays dans leur ensemble.

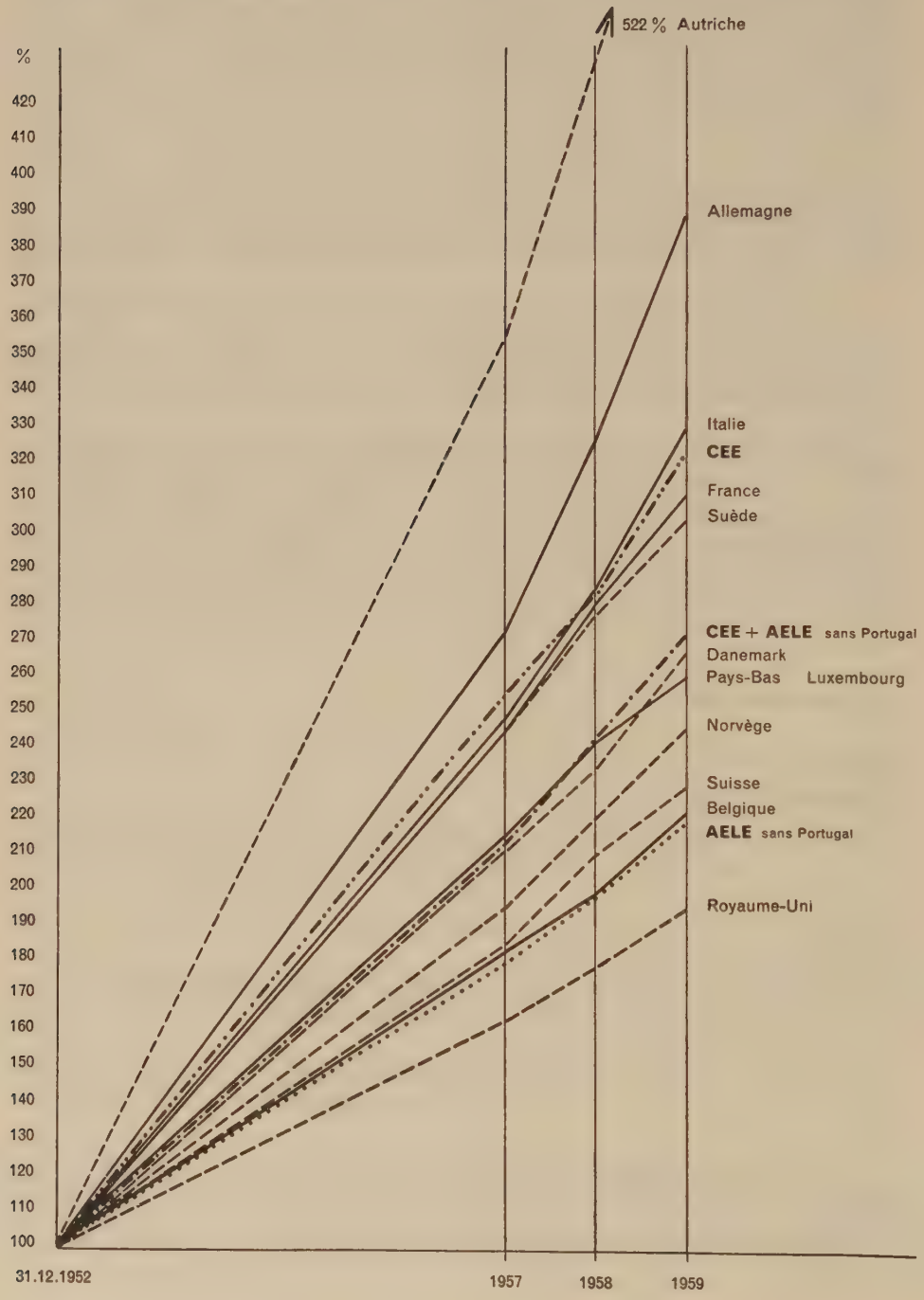
L'examen du diagramme N° 8 signale une montée vigoureuse des pays où l'arriéré de renouvellement est le plus accentué, afin de se hisser au niveau de leurs partenaires européens.

Une telle observation suggère, en outre, qu'à partir d'une certaine densité le rythme d'accroissement des voitures-automobiles se ralentit, celui-ci semblant

(1) Dans le domaine des *voitures*, la situation n'est guère plus avantageuse: sur un effectif de 62 036, 12 800 sont âgées de plus de 45 ans (21 % du parc) et 28 552 sont âgées de plus de 35 ans (46 % du parc). De 1950 à 1952, les commandes n'ont présenté que le 1,8 % du parc en moyenne annuelle, et en 1953, le 0,6 %, ce qui est d'une insuffisance notoire.

Georges Dreyer: *La Vie internationale: EUROFIMA.* Annales suisses d'économie des transports 1955, N° 1, p. 75.

Graphique 8. Indices d'évolution des parcs de voitures privées (taxis compris)



s'essouffler à courir sur une route qui se transforme de plus en plus en course d'obstacles.

Il faut donc que les investissements routiers tiennent compte de cette évolution. Pour l'avoir ignoré, de nombreux pays assistent à une *rupture de leur équilibre routier*, la circulation automobile y étant devenue « anormale » (1). L'amélioration considérable du niveau de vie a pris au dépourvu les gouvernements, qui n'ont pas su prévoir:

— le développement de l'industrie automobile:
la production de voitures européennes a passé le cap des 5 millions d'unités en 1959, dont la presque totalité est restée en Europe, sans compter l'importation des voitures américaines et maintenant de celles des pays de l'Est;

— une extension de l'industrie des transports routiers:
près de cinq millions de camions sillonnent actuellement les routes de nos douze Etats, alors qu'elles ont été calculées pour un trafic infiniment moindre;

— la vogue extraordinaire des motocycles et des vélomoteurs.

Quant à la *structure du parc-voitures*, elle se modifie de plus en plus dans un sens favorable aux faibles cylindrées (jusqu'à 2 l). En *Suisse*, par exemple, cette catégorie de véhicules représentait au 30 septembre 1957, le 74,8 % de l'ensemble de la gamme et, une année plus tard, elle passait à 76,9 %. C'est la grosse voiture américaine qui fait les frais de cette préférence.

b) Autobus et autocars

L'accroissement des *autobus* et des *autocars* dans les pays de la Communauté est de plus de 50 % en sept ans, alors que les effectifs, dans les autres pays, demeurent presque stationnaires. D'une manière générale, la préférence semble de plus en plus se porter sur les grands autobus (plus de 32 places assises), dont l'augmentation, quoique faible, intéresse tous les pays.

Le *Royaume-Uni* apparaît comme le lieu de prédilection des autobus, réservés principalement aux transports publics. L'*Italie*, l'*Allemagne* et la *France* ont réalisé un effort presque équivalent d'accroissement de leur parc, l'Allemagne portant son choix plutôt sur les gros véhicules. Elle met donc ceux-ci en harmonie avec la capacité de son réseau, le plus étendu d'Europe en autoroutes. Grâce à une politique routière éclairée, non seulement elle favorise l'expansion de l'équipement mobile, mais elle offre de meilleures conditions de rentabilité aux transporteurs.

---

(1) A la troisième Semaine internationale d'études de Stresa, en 1956, HONDERMARCQ a donné, dans son rapport général, les chiffres relatifs à la capacité des chaussées uniques à deux voies. Les études faites par GEORGE (Australie) portent à conclure:
a) la *capacité potentielle*
d'une section horizontale est de 2000 voitures particulières par heure, ou 1350 véhicules par heure, y compris 30 % de camions;
b) la *capacité réelle correspondante*
est d'environ 1200 voitures particulières pour un courant égal dans les deux sens, ou 850 véhicules par heure, y compris 30 % de camions.
IR. F. L. VAN GILS: *Caractéristiques des routes ordinaires*, Londres, Revue internationale de la circulation et de la sécurité routière, été 1958, vol. VI, N° 3, p. 12.

c) Camions

Le renseignement tiré des statistiques, en montrant que le parc des véhicules servant au transport des marchandises a presque doublé ces sept dernières années, frappe par son importance, mais ne satisfait pas l'observateur. En effet, trop de diversités apparaissent dans la capacité des véhicules et leur type. L'emploi plus ou moins grand qui en est fait n'apparait que trop rarement d'une manière comparable. Il est simplement possible de constater que les augmentations sont plus élevées parmi les véhicules dont la classe de charge utile se situe dans les catégories de plus de cinq tonnes.

En *France*, parce que les transports routiers pour compte d'autrui sont théoriquement contingentés d'une façon permanente dans les différentes zones d'activité et, en *Allemagne occidentale*, parce que les taxes des transports pour compte propre à longue distance ont été fortement aggravées, les entreprises intéressées ont réduit leurs achats de véhicules neufs. Cette politique des pouvoirs publics converge vers un même but: assainir les conditions de concurrence, en offrant aux entreprises professionnelles — routières ou ferroviaires — un

Equipement mobile : Transports routiers :

Part en % des véhicules utilisés pour compte propre et des véhicules utilisés pour compte d'autrui

Pays	Années	Compte propre %	Compte d'autrui %
1. Allemagne R. F.	1954	81,8	18,2
	1958	82,3	17,7
2. Belgique	1954	—	—
	1958	—	—
3. France	1955	91,8 [2]	6,8 [2]
	1958	93,0	7,0
4. Italie	1954	59,4 [1]	19,2 [1]
	1958	79,9	20,1
5. Luxembourg	1954	—	—
	1958	—	—
6. Pays-Bas	1955	71,9 [1]	24,1 [1]
	1956	68,2 [1]	23,2 [1]
7. Royaume-Uni	1954	84,1	15,9
	1958	85,3	14,7
8. Danemark	1954	—	—
	1958	—	—
9. Norvège	1954	84,1	15,9
	1958	86,9	13,1
10. Suède	1955	81,5	18,5
	1957	82,0	18,0
11. Autriche	1954	78,75 [1]	17,75 [1]
	1957	83,66	16,34
12. Suisse	1954	—	—
	1957	—	—

(1) Non compris les véhicules à trois roues.
(2) Non compris les tracteurs.

accès moins disputé aux transports à longue distance. D'autre part, le nombre de camions exploités pour compte propre s'accroît plus rapidement, que ceux qui sont destinés au transport professionnel.

d) Vélomoteurs et motocyclettes

Leur nombre est considérable : vingt millions de ces véhicules sont en circulation sur les routes de nos douze Etats.

L'examen de l'évolution de ces engins deux roues à moteur est intéressante à suivre; en effet, ils représentent généralement l'étape intermédiaire précédant l'acquisition d'une voiture, dès que l'utilisateur estimera en avoir les moyens.

Cette évolution est confirmée par la constatation que, dans la plupart des pays, le développement du parc motocycles de plus de 50 cc marque le pas, reculant même sur certains fronts, comme le suédois, l'autrichien, l'allemand...

En revanche, la multiplication des petites cylindrées est un signe de la centralisation urbaine excessive, qui oblige les travailleurs à accomplir journellement des distances très grandes. Mais c'est aussi la manifestation des jeunes classes vers l'accession à un moyen de transport de plus en plus individualisé.

e) Densités diverses

Quelles que soient les catégories de véhicules à moteur, la part de grappe humaine qui s'agglutine autour de chacun d'eux se réduit année après année.

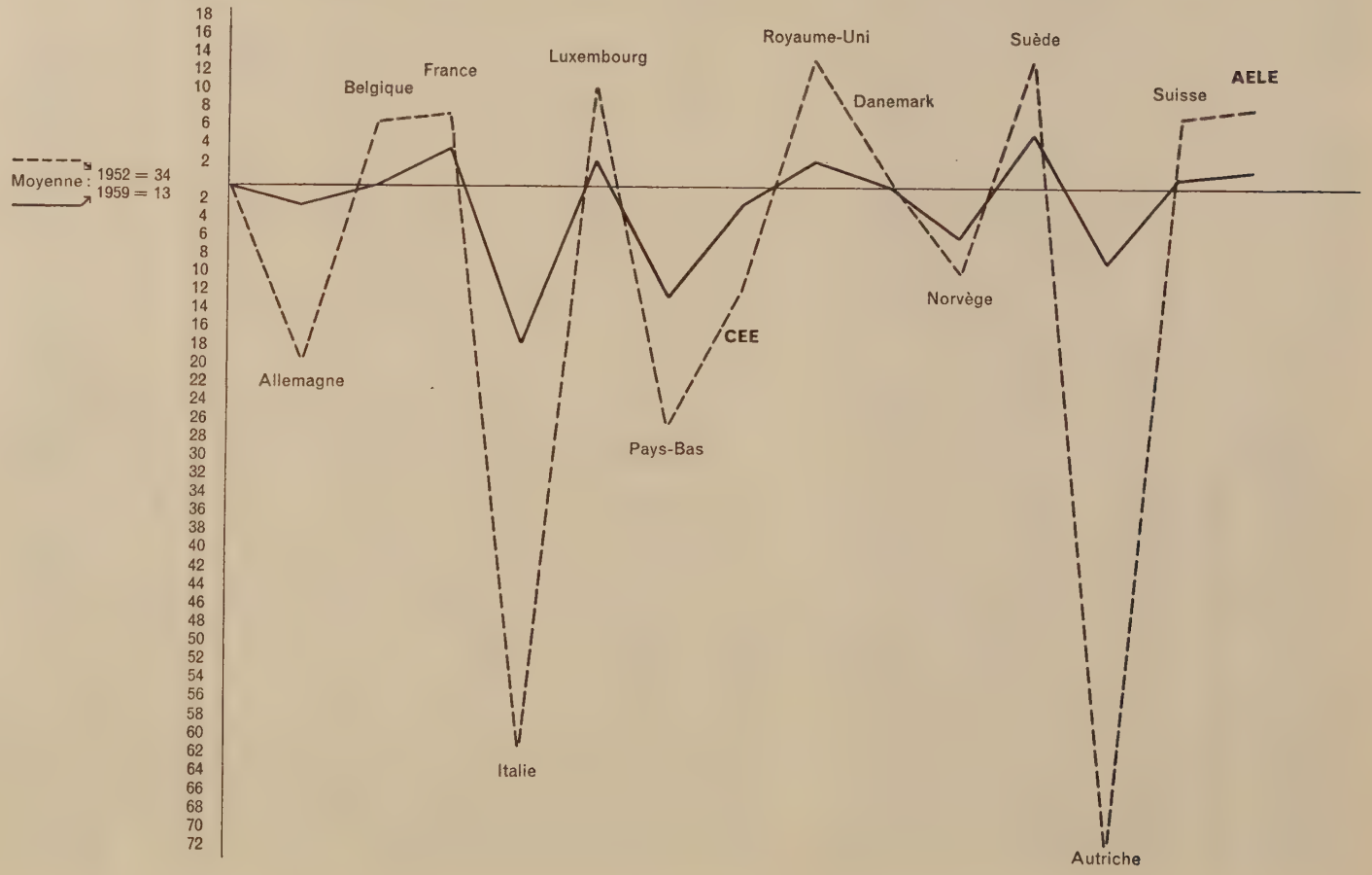
Dans la catégorie des *voitures privées*, la moyenne d'habitants par véhicule a diminué de près des deux tiers en sept ans. Le graphique 9 montre d'une manière très suggestive, comment le parc-voitures de chacun des pays évolue par rapport à la moyenne de l'ensemble. Les écarts se rétrécissent progressivement, chacun cherchant à se rapprocher de la moyenne « idéale ». Quand celle-ci sera-t-elle atteinte? Assez rapidement, du fait d'abord que la saturation routière est acquise dans beaucoup de pays et qu'au delà d'un certain taux de densité, la cadence d'accroissement ralentit. On peut donc admettre qu'une fois cette moyenne idéale acquise, la motorisation continuera à se développer, mais pour soutenir seulement la cadence de croissance démographique. Il semble donc qu'un optimum puisse être calculé, sur la base duquel des prévisions pourraient être formulées donnant l'intensité future du trafic en fonction de la population et indiquant la mesure des investissements.

On peut se poser la question de savoir, s'il sera jamais possible d'atteindre, dans les régions les plus populeuses d'Europe, le degré de motorisation atteint en 1956 par les E.-U.; cela équivaudrait, pour les Pays-Bas, à multiplier par dix le nombre de véhicules en usage.

D'autre part, les difficultés de la circulation freinent à tel point le développement de la motorisation, qu'à New York, par exemple, le degré de motorisation est nettement inférieur à la moyenne générale des E.-U.

L'évolution est également sensible, quoique plus atténuée, dans la catégorie des *autocars-autobus* et dans celle des *camions*.

Graphique 9. **Nombre d'habitants par voitures privées (taxis compris).** Ecarts par rapport à la moyenne des douze Etats



Elle montre aussi, que la motorisation accède, chez les NON-SIX, à un degré de densité supérieur à celui qui apparaît chez les SIX. Dans ce domaine, du moins, il est permis d'affirmer que le point de départ est plus élevé que celui des Etats de la Communauté, mais qu'il a tendance à s'égaliser avec les années.

3. VOIES NAVIGABLES:

Bateaux en service

D'une manière générale, la tendance est à la réduction du nombre des petites unités et à leur remplacement par des unités plus puissantes.

L'inclusion de l'*Autriche* dans le graphique N° 10 montre que les conditions du trafic varient entre le Danube et le Rhin. Alors que notre voisin de l'Est augmente le nombre de ses chalands, les Etats « rhénans » le réduisent. Il n'y a que les chalands-citernes qui fassent exception, puisqu'ils sont l'expression qu'une nouvelle marchandise est intervenue sur le marché des transports, le pétrole.

La *Suisse* donne l'exemple de cette tendance vers l'amenuisement des trains de chalands et, par conséquent, du nombre de remorqueurs nécessaire à leur traction ou à leur poussage. Cette disparition est compensée par un accroissement du nombre d'automoteurs et de la capacité individuelle de ceux-ci.

D'une manière générale, l'exploitation avec profit des petits tonnages s'avère de plus en plus difficile, fait que l'on attribue, au moins en partie, à la concurrence routière.

Le nombre des automoteurs a augmenté, de 1953 à 1958, de 36,5 %; leur capacité globale, de 61,2 %; leur puissance globale, de 85,9 %.

A l'unité, les pourcentages respectifs sont:

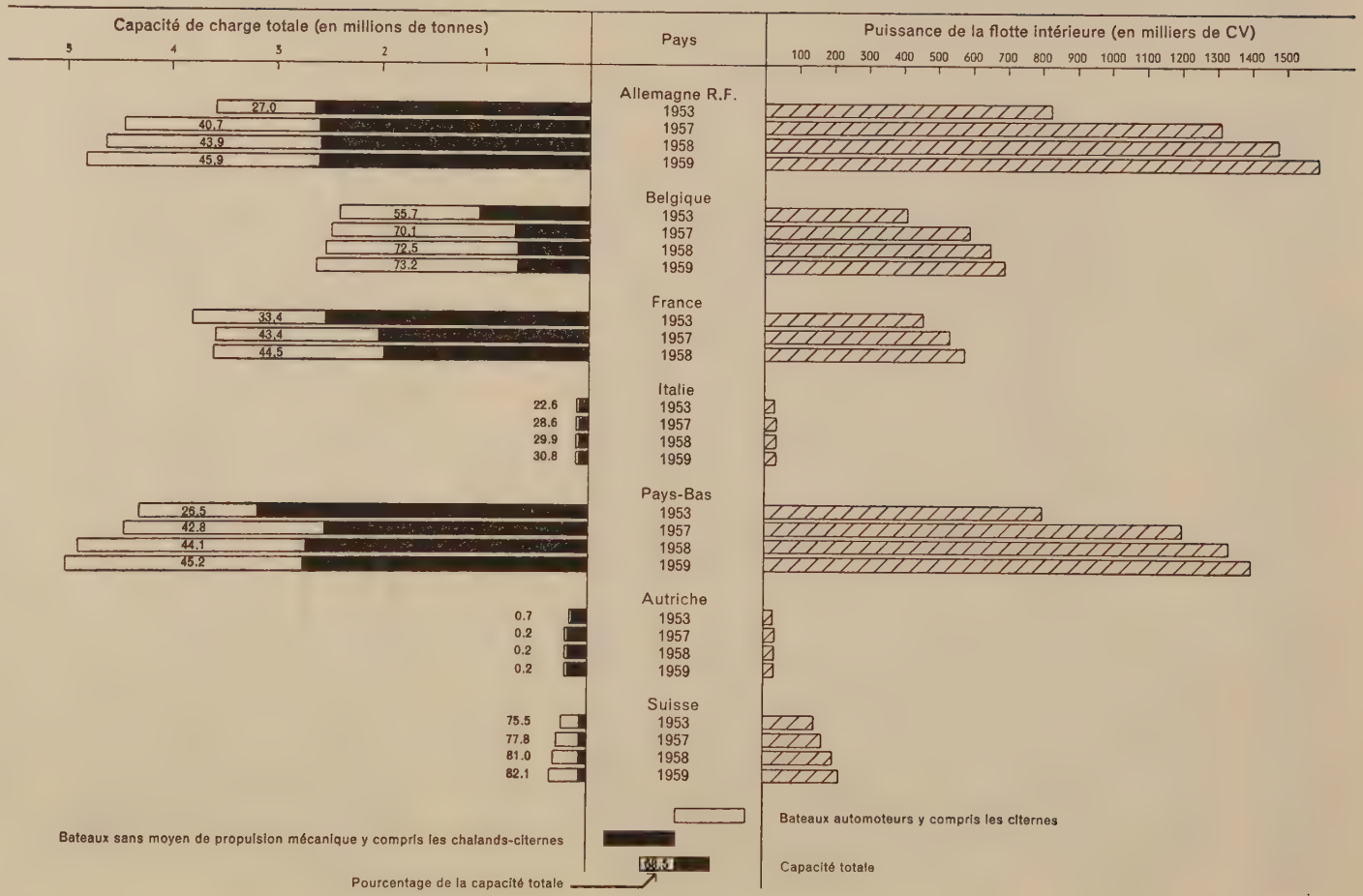
	Capacité	*Puissance*
1953 – – – – – – –	277 t	102 CV
1958 – – – – – – –	327 t	139 CV
soit – – – – – – –	18 %	36,2 % d'augmentation.

Ici encore, les conditions de concurrence imposées par les autres moyens de transport ont contraint la navigation fluviale à améliorer la qualité de ses prestations et la productivité de son équipement mobile. Il semble, toutefois, qu'en 1958, l'équipement ait été développé au-delà des estimations élaborées en 1956. La CEMT, à cette époque, avait recommandé de ne pas construire chaque année au-delà de 400 000 tonnes de cale, 300 000 pour le renouvellement de la flotte et 100 000 tonnes pour son accroissement.

« Or, en 1958, les constructions neuves ont atteint un niveau très élevé (650 000 t); en outre, les amortissements ayant été insuffisants, la cale a marqué une augmentation de 545 000 tonnes, soit 3,5 % de la flotte actuelle, et une telle situation n'est pas sans avoir de fâcheuses répercussions économiques et sociales. » (1)

(1) Conférence européenne des ministres de transport, IX Résolutions, Paris, 20 octobre 1959, p. 31.

Graphique 10. **Voies navigables: Bateaux en service**



B. Aspect traficaire : production

1. LES CHEMINS DE FER

a) TRAFIC-VOYAGEURS

De 1952 à 1957, pour l'ensemble des douze pays, le nombre des voyageurs s'est accru de 12 ½ %, celui des voyageurs-km de 17,3 %, ce qui permet de déduire que le parcours moyen par voyageur a augmenté de près de 5 %. C'est sous l'effet d'une augmentation de la demande due, en particulier, au développement du tourisme, à l'accroissement du revenu national, à la crise du logement, dans une certaine mesure, ainsi qu'à la tendance des urbanistes à éloigner les zones résidentielles des lieux de travail, et aux commodités nouvelles, telles que la location de voitures sans chauffeur, offertes aux voyageurs, que cette amélioration de trafic a pu être réalisée. Les distances moyennes couvertes par voyageur sont évidemment réduites en Europe, comparativement à l'URSS ou aux Etats-Unis. Cela tient à la physionomie de notre continent, politiquement très morcelé, et dont la situation de presqu'île, au pourtour fortement échancré, accentue la profondeur de l'accès par voie de mer.

Si, comme l'assurent certains experts, un réseau ne commence à devenir rentable qu'à partir d'une densité moyenne de 2 millions de voyageurs-km par km de lignes exploitées, on constate que seuls les Pays-Bas, la Suisse et la Belgique atteignent ce seuil critique. Il est flagrant que des réseaux comme ceux du Luxembourg, de la Suède et de la Norvège ne peuvent être que déficitaires avec moins de 500 000 voyageurs-km par km de lignes exploitées.

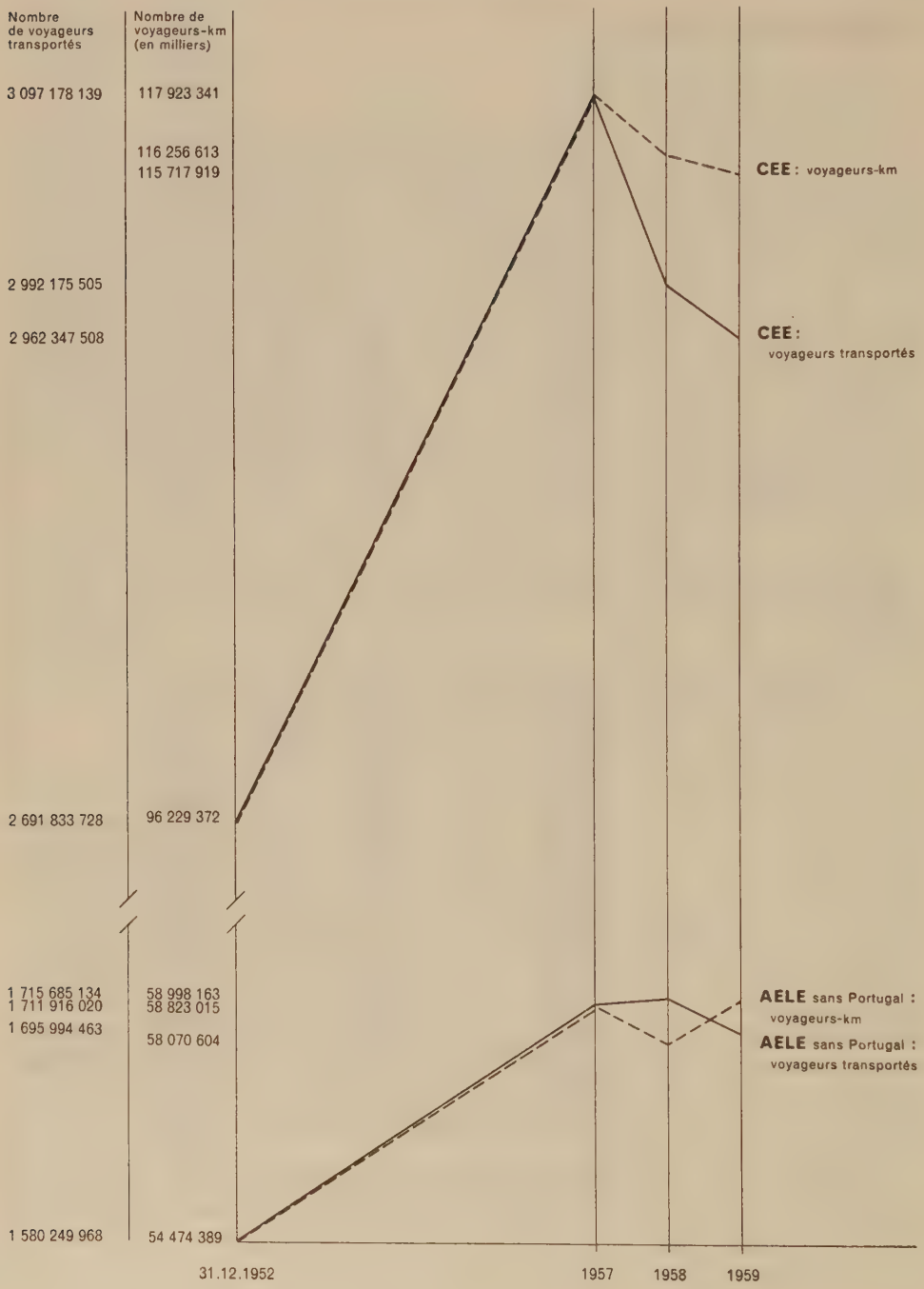
D'une manière générale, à part la Suède, tous les pays affirment une augmentation régulière du nombre des voyageurs transportés.

Mais, à partir de 1958, un certain fléchissement du nombre de voyageurs transportés se manifeste. C'est la démonstration que les déplacements par voiture privée, par motocycles et cycles à moteur auxiliaire augmentent chaque année à une forte cadence, enlevant régulièrement une fraction de sa clientèle aux chemins de fer, que n'arrive plus à compenser l'accroissement des distances par voyageur ou simplement la multiplication des courses par l'usager fidèle. Il apparaît comme difficile que les prévisions de l'UIC qui, tenant compte de l'évolution possible du parc des voitures-automobiles au cours de ces prochaines années ainsi que du développement de l'aviation, fixe à 7 % le taux de l'augmentation prévisible du trafic des voyageurs exprimé en voyageurs-km de 1956 à 1960, puissent être respectées. Celles de la CEMT (1), se fondant probablement sur les mêmes données, escomptent également une augmentation de 7 % en voyageurs-km pour le trafic ferroviaire des voyageurs, de 1956 à 1960 (voir graphiques N^{os} 11 et 12).

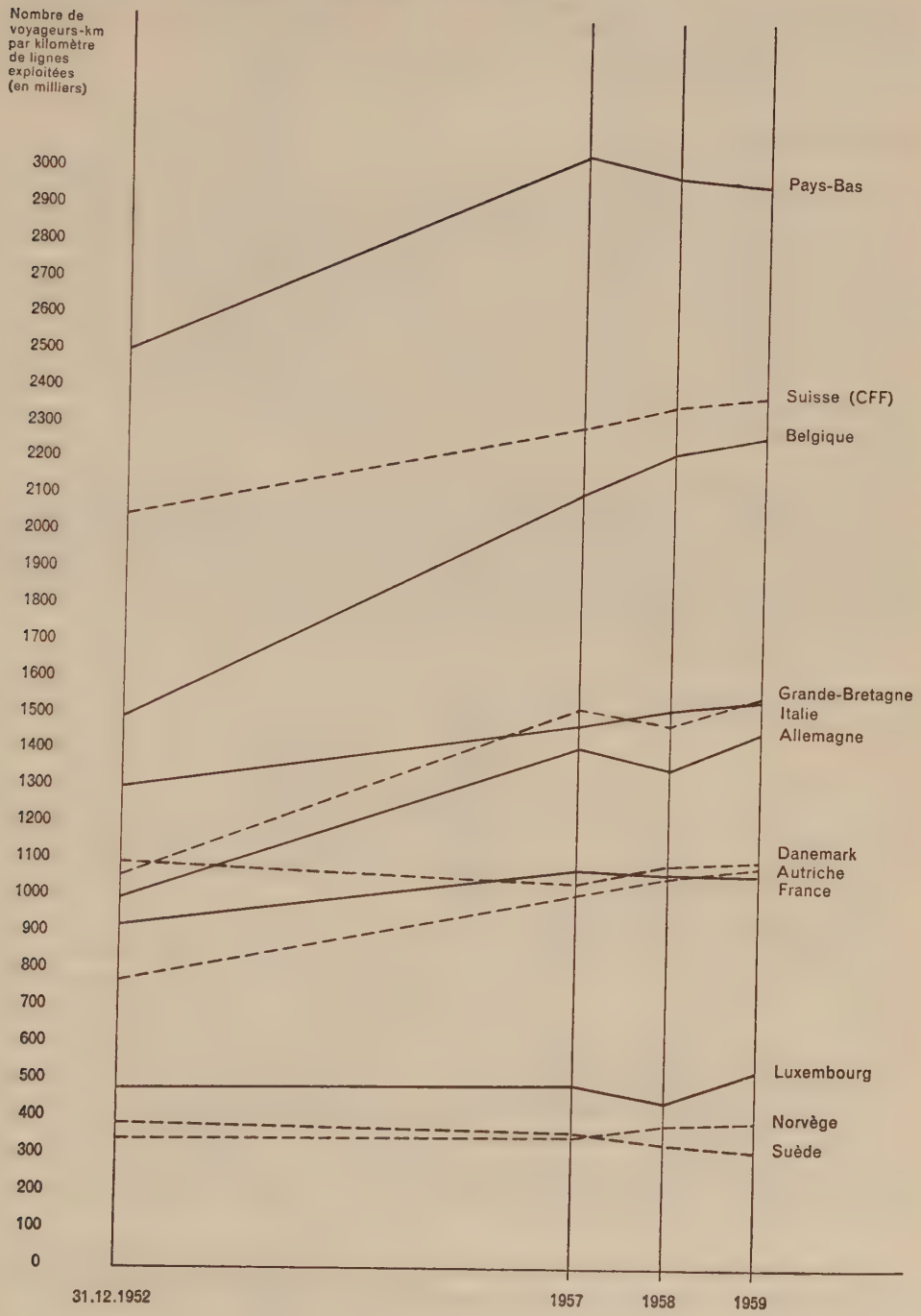
La *Suisse*, bien qu'elle puisse se prévaloir d'un haut degré de motorisation routière, demeure encore attachée à ses chemins de fer, à telle enseigne que,

(1) Cf. 4^{e} Rapport, 4 mars 1958, p. 14.

Graphique 11. Chemins de fer: Trafic des voyageurs



Graphique 12. Chemins de fer: Trafic des voyageurs



malgré son peu d'étendue, elle vient en tête de tous les pays européens dans les kilométrages moyens annuels par habitant; ce chiffre se monte à plus du double de celui de pays comme la France ou le Royaume-Uni, de superficie pourtant combien plus considérable (1500 km contre 700).

b) TRAFIC-MARCHANDISES

A la faveur de l'expansion économique, les chemins de fer enregistrent, entre 1952 et 1957, une augmentation de 9,72 % du tonnage transporté et de 10,9 % du nombre des tonnes-km. Cet accroissement moyen est plus élevé dans les pays de la Communauté, où les taux sont de 15 % pour chacune des deux catégories de statistiques citées. Il y a lieu de remarquer l'absence d'écart, dans le cas de ce dernier pourcentage, ce qui traduit que le parcours moyen de la tonne chargée n'a pratiquement pas varié d'un exercice à l'autre. En ce qui concerne la structure du trafic, les transports de produits pondéreux constituent toujours une part importante du trafic ferroviaire (plus de 60 % sur certains réseaux).

La faiblesse de l'augmentation du trafic, comparée aux *indices de la production et des importations de marchandises basées sur leur poids*, montre, d'une part, l'ampleur du transfert sur la route et, dans une moindre mesure, sur la voie navigable, mais surtout un fléchissement des courants ferroviaires, en 1958 par rapport à 1957, qui n'a toutefois pas entièrement été absorbé par la route.

	Production et importation de certaines marchandises basées sur leur poids	Tonnage des marchandises transportées			Tonnes-kilomètres		
		Rail	Voies navigables	Rail et voies navigables	Rail	Voies navigables	Rail et voies navigables
	1955 = 100						
Autriche, Benelux, France, Allemagne R. F., Italie, Suède, Finlande, Royaume-Uni, Yougoslavie, Espagne 1956	105	104	107	105	105	108	106
	1957 = 100						
Autriche, Benelux, Danemark, Finlande, France, Allemagne occid., Italie, Espagne, Suède, Royaume-Uni, Yougoslavie 1958	99	92	96	93	93	99	94

Bulletin annuel de statistiques de transports européens, Genève, 1956, p. 16; 1958, p. 19.

Le volume des transports a également, pendant la période considérée 1952-1957, progressé moins vite que la *production industrielle*.

Celle-ci répond aux indices généraux suivants (1):

1953 = 100	1952	1957
1– Allemagne R. F.	91	147
1*a* Sarre	102	132
2– Belgique	101	123
3– France	98	139
4– Italie	91	138
5– Luxembourg	109	126
6– Pays-Bas	91	126
7– Royaume-Uni	95	116
8– Danemark	96	115
9– Norvège	95	126
10– Suède	98	119
11– Autriche	98	146
12– Suisse	—	—

L'écart est manifeste, quel que soit le pays pris en considération. La raison doit être recherchée dans l'aggravation déjà évoquée de la concurrence des autres modes de transport, mais aussi dans les changements intervenus dans la structure des produits fabriqués, que l'utilisation de matériaux nouveaux (métaux légers, plastiques, etc.) a rendu moins pondéreux, d'une valeur par unité de poids plus élevée. Les progrès techniques ont conduit à améliorer progressivement l'utilisation des matières premières ainsi que des combustibles (solides, liquides ou gazeux), à remplacer le charbon utilisé directement comme source d'énergie, par des formes secondaires d'énergie: électricité, gaz manufacturé ou par le pétrole et le gaz naturel.

La comparaison qui peut être faite entre l'*indice général de la production industrielle*, qui a passé, pour les pays membres de l'OECE, de 94 à 131 (39 % env.) pendant la période de 1952 à 1957, et celui de la *production extractive*, qui n'a augmenté que de 18,4 % (2), confirme encore la tendance notée au paragraphe ci-dessus.

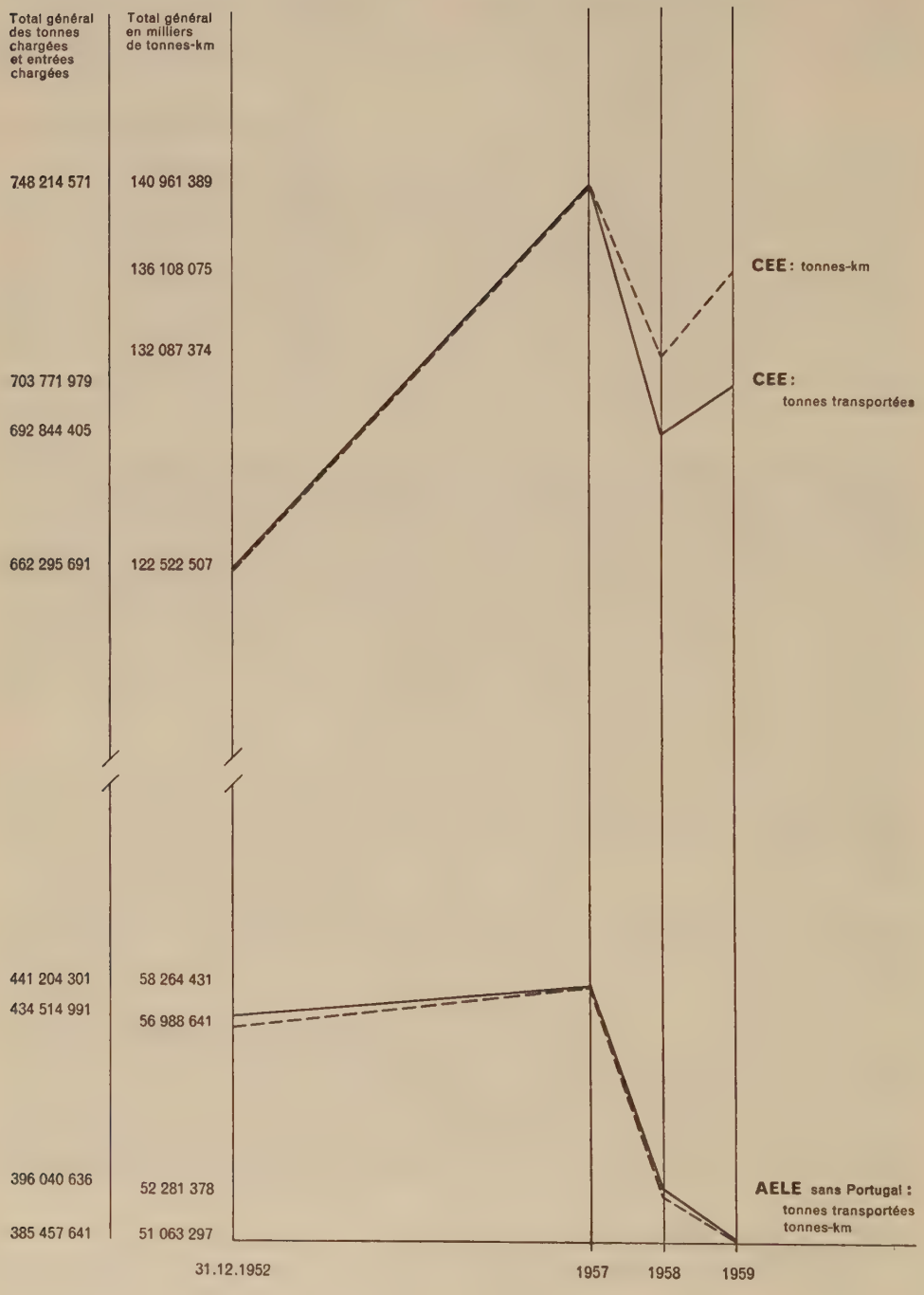
Les prévisions de l'UIC, fixant à 13 % l'augmentation attendue du trafic des marchandises exprimé en tonnes-km, de 1956 à 1960, ne paraissent pas, au vu des résultats enregistrés, devoir se réaliser (3). La CEMT situe l'accroissement escompté de 1956 à 1960 à 14 %.

En effet, en 1958, pour la première fois, l'expansion économique s'accompagne d'une réduction des transports de marchandises, qui est loin d'être compensée par la légère augmentation des transports par route.

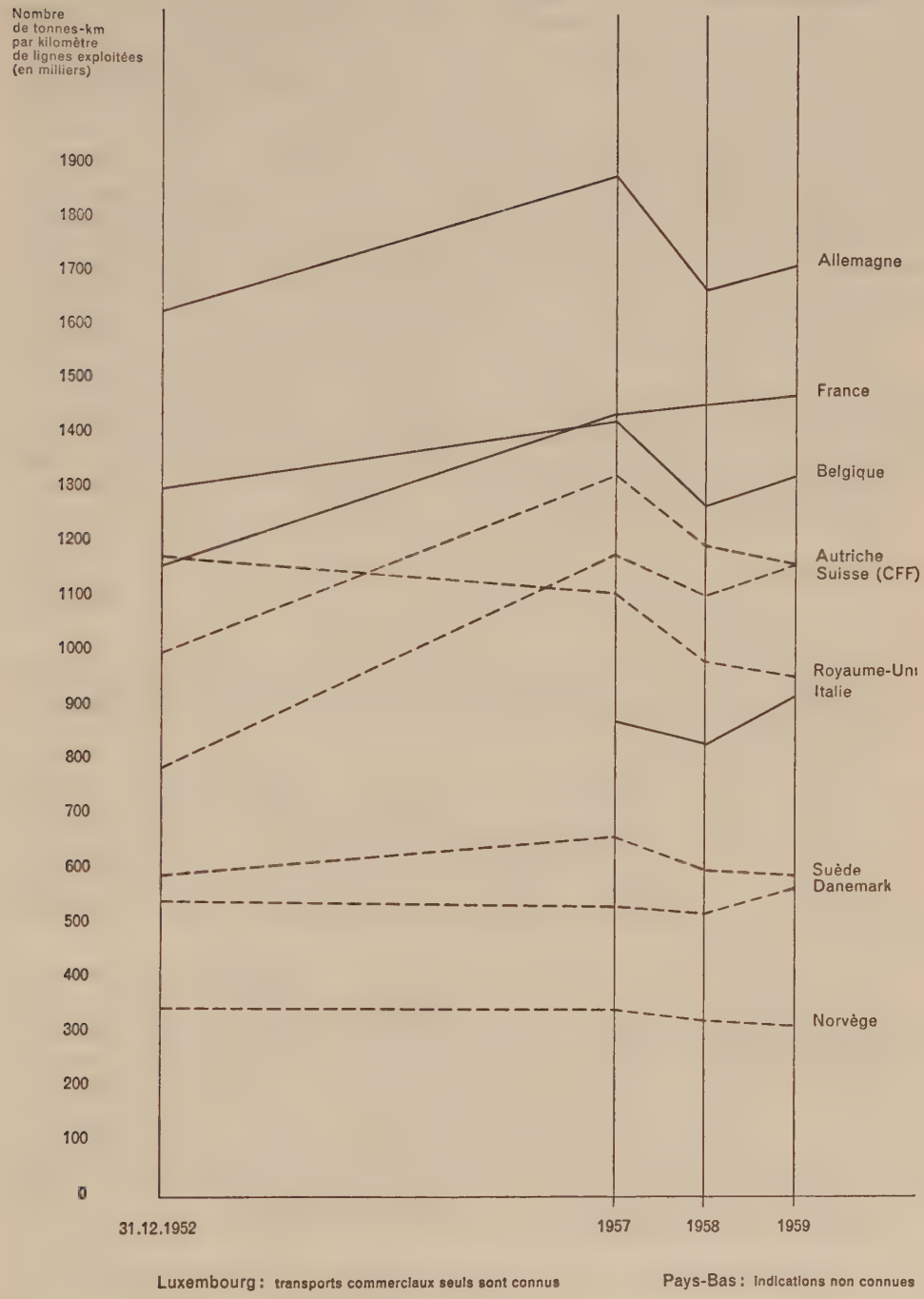
Ce décrochement est essentiellement dû à la réduction des transports de charbon et, accessoirement, à la diminution des transports de certaines autres matières premières. Dans tous les pays d'Europe occidentale producteurs de

(1) OECE, 1958, N° 6, p. 7.
(2) OECE, 1957, N° 6, pp. 7 et 10.
(3) Bulletin UIC 1957, p. 135.

Graphique 13. Chemins de fer: Trafic des marchandises



Graphique 14. Chemins de fer: Trafic des marchandises



Luxembourg: transports commerciaux seuls sont connus

Pays-Bas: Indications non connues

charbon, l'année 1958 a vu une diminution sensible des tonnages de charbon disponibles dans chaque pays (calculés en déduisant de la production et des importations les quantités consommées par les mines, l'augmentation des stocks et les exportations). Ces quantités se sont réduites, par exemple, de 20 % en Belgique, de 9 % en France, de 9 % en Allemagne occidentale et de 6 % au Royaume-Uni, la baisse étant au total, pour les quatre pays, de presque 35 millions de tonnes. Les exportations ont elles-mêmes diminué de 5,4 millions de tonnes, soit 21 % pour l'ensemble des quatre pays (1).

L'amélioration de trafic intervenue en 1959 est loin de compenser le recul noté l'année précédente. En effet, par rapport à 1958, l'accroissement exprimé en unités de trafic pour l'ensemble des douze pays n'est que de 1 ½ % (CEE: 3 %). Les six Etats de l'AELE sont même restés de 2 % au-dessous des résultats atteints en 1958.

Dans le groupe des pays de l'Europe occidentale, on considère comme généralement valable l'hypothèse qui énonce que le trafic ferroviaire marchandises qui, en 1930, représentait le 70 à 75 % du trafic total, n'en assure plus la moitié actuellement. Il sera intéressant d'étudier pour les autres modes, et dans la mesure où les données statistiques sont disponibles, comment ils ont évolué au cours de ces dernières années.

2. LA ROUTE

a) TRAFIC-VOYAGEURS

L'absence de bases offrant toute sécurité, rend les commentaires, que l'étude des statistiques publiées pourraient susciter, à cause de leurs défauts, fragmentaires sinon illusoires.

D'une part, les données, dans le domaine des transports privés, ne peuvent être qu'approximatives: la marge d'erreur risque donc d'être considérable. Il est clair que le nombre de kilomètres et de voyageurs-kilomètres, en ce qui concerne les véhicules à usage privé, n'est guère évaluable autrement qu'en recourant à la consommation d'essence, ou aux enquêtes par sondages pour déterminer un nombre moyen de passagers par véhicules ou encore aux comptages de circulation.

D'autre part, les habitudes des usagers et les conditions particulières qui régissent les différents pays, varient profondément d'un Etat à l'autre. A telle enseigne, qu'il n'est pas permis d'affirmer, sans faire surgir immédiatement des exceptions, que c'est dans les pays où la circulation routière est la plus dense que la proportion de voyageurs utilisant les moyens de transport privés est la plus élevée. Une telle observation conduirait plutôt à prouver, que la voiture, par son faible degré d'occupation ou son utilisation sur de courtes distances en ville, demeure dans beaucoup de cas un instrument de luxe, où la valeur d'usage n'a plus qu'un très lointain rapport avec le prix de revient...

(1) *Bulletin annuel de statistique de transports européens*, 1958, Genève, p. 4.

Quant à la *circulation internationale* des voitures privées et aux transports internationaux par autocars, divers projets sont à l'étude, devant conduire à des appréciations statistiques jugées comme suffisantes.

b) TRAFIC-MARCHANDISES

Les statistiques nationales de transports de marchandises par route, là encore où elles sont publiées, manquent trop souvent d'uniformité. Soit qu'il existe une base légale — d'ailleurs fort large — pour la collecte des renseignements, soit qu'il s'agisse de recourir aux enquêtes par sondages, avec la marge d'erreurs qu'un tel procédé comporte à cause des variations saisonnières, ou alors qu'il faille se contenter d'apprécier l'évolution du trafic marchandises selon l'importance des parcs des véhicules routiers, quels que soient les cas, et surtout dès qu'il faut les grouper en un tableau, une grande prudence s'impose, lorsqu'il y a lieu d'interpréter les chiffres cités.

Un témoignage probant de l'accroissement du trafic routier est fourni par les statistiques sur le nombre de camions immatriculés, encore que ces dernières laissent l'observateur dans l'ignorance du tonnage total, des tonnes-kilomètres. Elles ne permettent pas de juger, avec certitude, si cet accroissement d'effectifs est directement fonction d'une augmentation équivalente de la demande de transports par route et si celle-ci émane davantage des transports pour compte propre que pour compte d'autrui, ou si elle intéresse le trafic « à grande distance » (transports à plus de 50 km du centre d'exploitation du véhicule).

C'est pourquoi les données recueillies ne permettent pas d'émettre un avis engageant l'avenir. Il est tout au plus possible de constater, qu'à l'inverse des trafics ferroviaire et fluvial, en baisse en 1958, le trafic routier a progressé en Allemagne, en France et en Italie. Cette progression s'est poursuivie au cours de l'année suivante.

D'enquêtes faites par sondages, dans quelques pays, les résultats suivants sont apparus (1).

En *France*, où ces enquêtes ont lieu chaque année presque depuis 1952, les transports routiers assurent le

23 % du tonnage kilométrique total en 1952,
27 % » » » » » 1954,
25 % » » » » » 1957.

Les transports par voie navigable, pendant ces mêmes périodes, ont acheminé entre 11 et 12 % du tonnage kilométrique total et les chemins de fer, le reste.

Au *Royaume-Uni*, les deux derniers sondages donnent aux transports routiers

le 46 % des tonnes-km en 1952 et
le 56 % des tonnes-km en 1958, le reste appartenant pratiquement au rail.

(1) *Bulletin annuel de statistique des transports*, ONU, 1958.

En *Italie*, les renseignements ainsi recueillis mettent au compte des transports routiers

le 66 % des tonnes-km en 1954 et
le 73 % des tonnes-km en 1958.

3. LES VOIES NAVIGABLES:

TRAFIC-MARCHANDISES

A part la Belgique, qui notait une légère régression en 1956 et 1957 par rapport à 1955, tous les Etats ont enregistré un accroissement régulier du tonnage total transporté égal, pour l'ensemble, à 34 ½ % entre 1952 et 1957, soit une moyenne annuelle de près de 6 %. Les principaux facteurs de cet accroissement de trafic sont essentiellement les importations de produits pétroliers et de charbon en provenance d'outre-mer. La cassure est subite en 1958, chez les Etats du Marché commun — sauf pour l'Italie, mais son tonnage est relativement minime — qui déplorent une chute de trafic de 3,75 % en tonnage global ou de 2,66 % pour les chiffres exprimés en tonnes-kilomètres.

Ici encore, les prévisions de la CEMT, qui faisaient entrevoir une majoration de 16 % pour la période de 1956 à 1960, paraissent devoir être démenties par les événements, malgré le léger accroissement (2,4 %) de 1958 par rapport à 1956.

La voie d'eau, généralement en étroite corrélation avec la production industrielle (augmentation de 3,2 % en 1958), dément la règle habituelle. C'est dû à la situation charbonnière; en effet, les transports sur le Rhin ont diminué de 34 % et les pays non-membres de la CECA ont réduit leurs importations de charbon de 28 %. De plus, la consommation, à l'intérieur de la CECA, a marqué une régression de 11 % (1).

Le graphique N° 15 rend compte que, si le nombre d'unités de trafic est redevenu, en 1959, à peu de choses près ce qu'il était en 1957, le tonnage lui-même est resté, en revanche, de 1 ½ % inférieur.

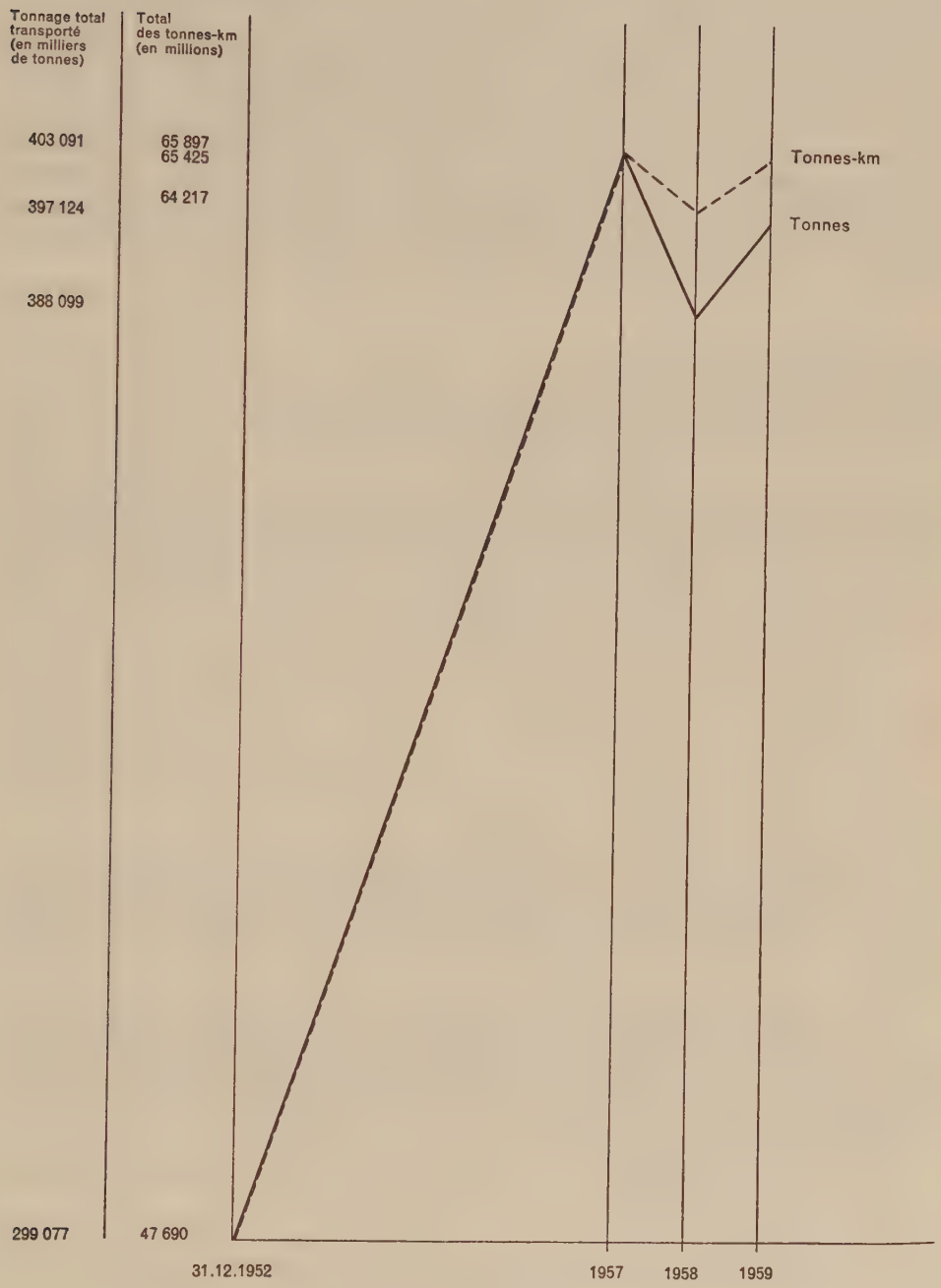
4. LES TRANSPORTS PAR PIPE-LINE

Les premières raffineries à pénétrer profondément à l'intérieur du pays et à être reliées par tube avec les ports, comme par un cordon ombilical, se situent en Italie. Elles traitent chacune entre 1 à 2 millions de tonnes de pétrole brut. Leur rapprochement des zones de grande consommation se double d'une multiplication des installations. Dans ce pays, les importations totales d'huiles minérales brutes (non compris celles désignées comme temporaires) ont passé de 7 millions de tonnes (1954) à 13,6 millions de tonnes (1958). Les chemins de fer n'ayant chargé que 181 000 tonnes en 1958, la part prise par le pipe-line se laisse aisément estimer.

---

(1) Résolutions CEMT, op. cit., p. 31.

Graphique 15. Voies navigables: Trafic des marchandises des six pays: Allemagne occidentale, Autriche, Belgique, France, Pays-Bas et Suisse



En France, et seule de ce genre en Europe dans cet ordre de grandeur, une conduite a été tirée entre un port disposant de nombreuses raffineries et un centre de très forte consommation: le pipe-line Le Havre-Paris pour produits raffinés, transportant près de 2 millions de tonnes réparties en une trentaine de sortes d'huiles minérales, en service depuis 1953.

Plus récemment (janvier 1959), le pipe-line Wilhelmshaven-Ruhr/Cologne, fonctionne avec sa capacité initiale de 9 millions de tonnes.

L'ensemble des données quant aux tonnages annuels transportés par tous les tubes actuellement en service et acheminant le brut à partir des ports ou des gisements nationaux, ou les produits raffinés, fait encore défaut. En fait, ces chiffres n'ont d'intérêt que dans la perspective de leur incidence sur les techniques classiques. C'est ce que nous examinons sous la lettre C. du présent chapitre.

C. Aspect qualitatif: Les transports: Comment mûrissent-ils?

Dans les pays de l'OECE, pour lesquels des chiffres ont pu être fournis, les transports intérieurs consomment plus du dixième du total de l'énergie utilisée, absorbent environ le cinquième ou le sixième du total des investissements et l'exploitation des divers modes de transports nécessite en moyenne 6 à 7 % du total de la main-d'œuvre employée (1).

Les estimations ne sont encore que très provisoires. Par la nécessité de donner au chemin de fer la souplesse commerciale qu'il recherche, de moderniser et de compléter la voie fluviale, par le fait que le parc automobile maintient une tendance régulière à l'accroissement, les gouvernements devront entreprendre des efforts particuliers pour procéder aux adaptations nécessaires. Les charges financières seront d'autant plus lourdes que les retards de renouvellement, d'investissement seront plus considérables.

En prévision de toutes les dépenses qui s'annoncent, la coordination des investissements apparaît comme primordiale pour disposer enfin d'un programme d'ensemble cohérent qui évite des gaspillages, oblige à établir des prévisions de trafic et soumette « les investissements à des examens critiques comparés, portant sur des projets concrets ».

L'expérience enseigne que l'augmentation de la production n'entraîne pas une augmentation équivalente du volume des transports, par le fait déjà qu'une partie n'est pas transportable. Il faut donc être très prudents, dès qu'il s'agit de procéder à des évaluations des futurs besoins des différents moyens de transport, afin d'éviter des suréquipements.

Ce que les statistiques ne montrent pas, c'est comment évoluent les investissements dans les transports:

(1) 4e Rapport de la Conférence CEMT, Paris, 4 mars 1958, p. 12.

— Y a-t-il ralentissement commandé par les incertitudes de l'avenir, ou
— Investissement simplement différé?
— S'il y a progrès de l'auto-financement, peut-être serait-il intéressant d'en déterminer l'ampleur?
— Il serait donc utile que soit déterminée
  — dans les améliorations faites et
  — dans les améliorations prévues
  la part donnée par l'Etat et celle tirée de l'auto-financement.
— Et dans la part donnée par l'Etat
  — s'il s'agit d'une avance remboursable par l'usager selon des modalités déterminées au moment de la décision, ou
  — s'il s'agit de dépenses de prestige, ou commandées par des nécessités économiques étrangères, dans l'immédiat du moins, aux nécessités des transports?

Il restait, à défaut de ces précisions, le recours à certains indices économiques, qui, permettant de supputer l'évolution future du trafic, devaient justifier les crédits d'investissements demandés. Seulement cette technique a subi un ébranlement sérieux, à la suite de la crise de la consommation du charbon et de la concurrence suscitée par son emploi comme source d'énergie. La venue sur le marché de nouveaux combustibles (pétrole et gaz naturel) et avec eux de nouvelles techniques de transport, exerce déjà ses effets sur les techniques classiques (voie ferrée et navigation fluviale).

A la veille de changements inévitables dans le cours de certains circuits d'échange, il apparaît utile de faire le point de la situation:

1. LES CHEMINS DE FER

a) RÉSEAUX DE TRANSPORT

Pour l'ensemble des douze pays, jusqu'à fin 1959 (donc en 7 ans), la longueur moyenne des lignes exploitées s'est réduite de 2,9 % (3,3 %) (1), pendant que celle des lignes électrifiées augmente de 32,6 % (49,7 %). La part du réseau électrifié par rapport à l'ensemble a donc passé de 16 ½ % (13,6 %) à 22,4 % (21,1 %).

Les travaux d'électrification interviennent surtout sur les grandes artères internationales équipées suivant les quatre natures de courant les plus largement utilisées en Europe: continu 1500 et 3000 V; monophasé 16 $^{2}/_{3}$ et 50 périodes.

La CEMT qui a dressé la carte du réseau des grandes artères internationales estime qu'à la fin de 1963, 73 % des 31 000 km envisagés seront électrifiés.

(1) (Les chiffres entre parenthèses se rapportent aux six pays de la CEE.)

b) ÉQUIPEMENT MOBILE:

1) Traction électrique

Le rythme d'accroissement du parc électrique se maintient au niveau de l'électrification, tout en contribuant à la relève des locomotives à vapeur mises hors circuit: (4,4 km de ligne électrifiée par locomotive en 1952 comme en 1958 dans les pays de la CEE). Mais du fait que le domaine de l'électrification, par l'ampleur des investissements qu'il nécessite, n'est réservé qu'aux lignes à grand trafic, il est prévisible que les commandes de locomotives électriques fléchiront ces prochaines années. La stabilité relative du parc suisse corrobore cette prévision.

2) Traction diesel

En revanche, la traction diesel est appelée à remplacer, par les économies qu'elle permet, les locomotives à vapeur dont le maintien en service n'est plus conditionné que par l'importance des crédits qui pourront être alloués pour une mise à la retraite plus ou moins proche. Au vu du développement pris par les unités diesel d'une puissance supérieure à 350 CV, ce sont celles-ci qui prendront la relève, surtout pour la catégorie des locomotives de lignes.

3) Matériel à voyageurs

Même si le trafic en 1958 ne marque pas une évolution favorable, encore que les voyageurs-km demeurent très voisins de ceux de 1956, l'augmentation du trafic dépasse largement l'augmentation de la capacité de transport.

Alors que le parc-voyageurs ferroviaire diminuait ses effectifs de 1,6 % (situation en 1959 par rapport à 1952), celui des voyageurs-km augmentait de 15,9 % (20,25 %). Ces chiffres établissent que tant du point de vue des véhicules que des infrastructures — quelques cas particuliers réservés — la capacité du système des transports européens disposait à l'époque d'une marge inutilisée appréciable. Plus récemment, chaque place disponible assurait le transport de 22 945 voyageurs-km (26 022) en 1952 et de 24 622 voyageurs-km (29 763) en 1959.

A cette constatation, si l'on ajoute celle que le rapport de l'effectif en bon état à l'effectif total varie, suivant les pays, entre 88 % et 95 %, il est possible d'affirmer que les chemins de fer peuvent encore faire face à un trafic accru sans augmenter leur parc-voyageurs. Toutefois, d'importantes dépenses devront être engagées pour renouveler un équipement vieilli, l'adapter aux exigences modernes du trafic et conserver aux chemins de fer une capacité concurrentielle en rapport avec les goûts de l'actuelle clientèle et les impératifs d'une exploitation rationnelle.

Et comme les trafics de pointe coïncident aux mêmes périodes, quels que soient les pays, il n'est guère possible de compter sur un échange étendu de voitures à voyageurs, pour réaliser des économies d'équipement, sauf si une entente pouvait intervenir sur le plan international afin d'aboutir, par exemple, à un étalement des vacances touristiques.

4) Matériel à marchandises

Ici également, l'augmentation de trafic a dépassé l'augmentation de la capacité de transport.

Entre 1952 et 1959, l'effectif des wagons s'est réduit de 9,3 % (7,3 %) pendant que leur capacité globale était majorée de 4,4 % (7,4 %), ce qui permet de dire que la capacité moyenne par wagon en service a été accrue de 13,7 %, alors que le trafic-marchandises exprimé en tonnes-km augmentait de 4,3 % (11 %) avec des pointes saisonnières pouvant aller jusqu'à 15 voire même 20 %.

L'examen des commandes, à fin 1958, montre la corrélation entre l'évolution du trafic et le choix des types de wagons. Ainsi pour la Communauté, les unités en commande sont de 31 % inférieures à celles de l'année précédente. La diminution porte sur les wagons couverts (—23 %) et sur les wagons tombereaux (—56 %), tandis que les wagons d'autres types sont en augmentation de 30 %.

Grâce à des ententes avec les secteurs de l'industrie reliés essentiellement par la voie ferrée à leurs marchés, il est devenu possible de limiter le nombre de wagons à quelques types standard, bien définis — donc d'obtenir de meilleurs prix à la construction — et de spécialiser certains autres types, les deux objectifs tendant à réaliser à la fois un prix de revient plus bas et une meilleure utilisation de la capacité de transport. Celle-ci qui permettait à chaque wagon de transporter en 1952, 82 224 t/km (129 675) en donnait 94 660 (155 494) en 1959.

Cette performance a été également rendue possible par une durée moyenne de rotation — temps qui s'écoule entre deux chargements successifs — plus réduite, qui varie d'ailleurs selon les pays, les distances moyennes de transport jouant également un certain rôle:

Luxembourg: 2,0 jours en 1959 (1954: 2,4)
Italie: 11,9 jours en 1959 (1954: 12,5) (1)

5) Conclusion

Les mesures auxquelles les chemins de fer paraissent recourir depuis quelques années:

— fermeture des desservances non rentables,
— recours à la technique automobile là où elle est plus avantageuse,
— électrification des réseaux à grand trafic,
— diesélisation des autres et des services de manœuvre,
— accélération des marches de trains,
— création de gares-centre,
— accroissement du rendement du matériel roulant,
— installation poussée de commandes automatiques,
— aménagement des parcours terminaux: embranchements particuliers, chariots porte-wagons, semi-remorques rail/route, containers, palettes,

(1) Statistiques ONU, 1958, p. 89.

montrent leur ferme volonté d'abaisser les prix de revient, tout en augmentant la productivité, de tenir compte du principe du libre choix de l'usager en se conformant à ses besoins.

Toutefois, ces efforts vers une réduction du coût économique des transports pour la collectivité exigera de gros investissements. Mais comme la part assurée par les chemins de fer dans le trafic total a tendance à diminuer du fait de l'intervention de moyens plus récents comme l'automobile, l'aviation ou le pipe-line et comme la plupart des administrations ferroviaires accusent un déséquilibre financier chronique qui ne peut être rétabli que par la Caisse générale (1), la question se pose de savoir s'ils seront en mesure de financer ces investissements par leurs propres moyens et, cas échéant, dans quels délais?

La réponse à cette question se trouve étroitement associée à la politique des transports de chaque Etat et au problème général de la coordination, dont la solution d'ensemble se heurte au statut propre de chacun des modes:

d'une part, on trouve les Administrations ferroviaires soumises à une direction centralisée, contrôlées plus ou moins étroitement par l'Etat, tenues à des obligations de service public, à la publication de tarifs homologués et géographiquement péréqués — donc difficilement ajustables aux prix de revient selon les relations de trafic ou selon les fluctuations monétaires, les augmentations de salaires — au respect des horaires et, d'autre part, les transports routiers ou par voies navigables, en mains d'une multitude d'entreprises privées, au caractère artisanal et vis-à-vis desquelles l'Etat ne dispose que de possibilités d'intervention limitées. Dans ce débat, de nouveaux partenaires désirent encore se faire entendre: les transports routiers pour compte propre et les pipe-lines, dont l'importance va croissant.

2. LA ROUTE

a) ÉVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE

Tous les rapports consultés sont concordants pour signaler que l'aménagement des infrastructures est en retard sur les besoins de la circulation.

(1)

Pays	Rapport en % des charges totales aux recettes				
	Administrations	1952	1957	1958	1959
1	Allemagne DB	111,2	141,9	118,8	123,0
2	Belgique SNCB	101,9	104,5	101,8	99,8
3	France SNCF	106,2	103,3	104,1	103,0
4	Italie FS	132,9	134,2	117,2	113,8
5	Luxembourg CFL	98,2	102,3	106,7	98,8
6	Pays-Bas NS	98,5	99,3	100,0	98,0
7	Royaume-Uni BR	.	.	.	.
8	Danemark	114,3	117,6	118,2	117,7
9	Norvège	117,1	134,0	139,5	140,6
10	Suède SJ	102,9	104,2	105,0	102,6
11	Autriche OeBB	131,0	135,6	146,1	136,4
12	Suisse CFF	98,9	97,4	99,0	99,0

Les pouvoirs publics paraissent s'en être rendu compte, si l'on en juge d'après le tableau suivant, montrant l'effort consenti en 1958 par rapport à la moyenne annuelle des dépenses de 1952 à 1956.

Millions de dollars

Pays	Dépenses annuelles moyennes de 1952 à 1956	Dépenses en 1958	col. 3 / col. 2
1	2	3	4
1. Allemagne	307,7	559,5	1,82
2. Belgique	6,8	20,0	2,94
3. France	20,0	25,5	1,275
4. Italie	3,2	19,2	6,0
5. Luxembourg	0,48	0,4	0,834
6. Pays-Bas	6,3	12,7	2,015
7. Royaume-Uni	2,3	9,8	4,26
8. Danemark	13,8	20,7	1,5
9. Norvège	2,6	8,1	3,12
10. Suède	10,0	25,4	2,54
11. Autriche	2,66	6,0	2,26
12. Suisse	4,4	10,2	2,32

CEMT, Résolutions, op. cit., p. 37.

Les crédits alloués pour l'aménagement du réseau routier en 1958 se montent, pour les douze pays, à Fr. s. 3 085,25 millions (Fr. s. 2 740,39 millions) — au cours de Fr. 4,30 pour 1 dollar — soit Fr. s. 185.— (Fr. 274.—) par voiture, abstraction faite de tous les autres types de véhicules routiers.

Ces chiffres sont ceux des investissements routiers. Ils ne donnent pas la mesure réelle des *dépenses routières* effectivement engagées et qui sont estimées par l'IRF (1) à Fr. s. 12 943 871 661.— (US dollars 3 010 202 712.— au taux de Fr. s. 4,30 pour 1 dollar) réparties comme suit:

Estimation des dépenses routières en US dollars

1	Allemagne	1 073 700 000	7	Royaume-Uni	380 362 500
2	Belgique	75 000 000	8	Danemark	92 523 600
3	France	664 080 000	9	Norvège	64 600 000
4	Italie	200 000 000	10	Suède	151 551 600
5	Luxembourg	6 510 000	11	Autriche	109 725 000
6	Pays-Bas	51 990 012	12	Suisse	140 160 000
				Total des deux groupes	3 010 202 712

(1) Revue annuelle 1958, *in fine*.

Malgré leur importance en chiffres absolus, ces dépenses n'en sont pas moins très limitées relativement, puisque ramenées à l'unité voiture, elles correspondent à *Fr. 776.*— (Fr. 894).

Si les moyens financiers ont pu manquer à la plupart des Etats, la recherche d'une solution élargie, dans le sens d'une collaboration internationale avec recours au financement privé, éventuellement, eût certainement apporté une réponse satisfaisante. L'objectivité commande néanmoins de mentionner que l'absence de moyens financiers n'est pas seule à freiner les progrès dans cette voie; la pénurie de matériaux et de main-d'œuvre joue également son rôle, sans compter les procédures d'expropriation et l'acquisition du matériel d'entreprise nécessaire, qui peuvent occasionner à leur tour des retards.

Cependant, à part l'Allemagne, aucun Etat n'a consenti un effort de construction et d'entretien tenant compte à la fois de l'ampleur des recettes encaissées et de l'arriéré d'aménagement — qu'il serait intéressant de chiffrer, afin de connaître quelle est la mesure des dépenses nécessaires pour amener la capacité de l'infrastructure au niveau des courants automobiles. — Aucun Etat ne paraît avoir été conscient que les accidents de la circulation routière coûtent presque autant à la collectivité que les dépenses routières dans leur ensemble (1), ou qu'un réseau offrant une bonne sécurité de circulation permettrait de réduire le montant des primes-assurances diverses, dont la différence par rapport aux taux actuels serait volontiers acquittée par l'usager aux offices gouvernementaux, pour qu'elle contribue à un aménagement du réseau routier conforme à l'accroissement de la circulation.

En gros, les dépenses routières courantes sont le quadruple de celles qui ont été consacrées à l'effet de regagner du terrain sur le retard constaté. Cela équivaut à dire qu'il a été beaucoup amélioré d'une façon générale, mais peu modernisé du côté des voies principales de manière à faire face au rythme de la motorisation.

b) ÉVOLUTION DU PARC MOTORISÉ GLOBAL

Il est très difficile, en l'absence de statistiques complètes sur les transports routiers de présenter des commentaires fondés au sujet de l'utilisation du matériel routier.

Il faut donc se rabattre sur l'évolution des véhicules à moteur. Le graphique 8 rendant compte de l'évolution du parc-voitures montre clairement que la cadence d'accroissement annuelle des voitures privées se développe à un rythme rapide. Il est, d'ailleurs, supérieur à celui des véhicules utilitaires, des cars et des autocars. Faut-il en déduire que ces dernières catégories connaissent une période de surcapacité?

Les objectifs de la Communauté Economique Européenne et de l'Association Européenne de Libre-échange prévoyant entre autres, l'accroissement du revenu national — et par voie de conséquence du revenu national moyen — et la corré-

(1) D'après les estimations de l'ECE à Genève, dans beaucoup de pays d'Europe occidentale, les accidents de la route consomment environ 1 % du produit national brut. C'est dire l'intérêt économique des investissements routiers destinés spécialement à réduire les accidents. (Document W/TRANS./247, p. 32.)

lation entre cet accroissement et celui des véhicules s'étant vérifiée ces dernières années, il est prévisible que les investissements privés dans ce domaine se poursuivront. Avec l'amplitude, naturellement, que commande le taux d'accroissement de la population qui se maintient annuellement à 1 % environ, avec, toutefois, comme correctifs, ceux qu'apportent, d'une part, un réseau routier dans l'incapacité de digérer tout ce qu'on veut lui faire absorber et, d'autre part, cette « moyenne idéale » vers laquelle tous les pays paraissent tendre et qui ne peut être celle des Etats-Unis, mais qui répond à un besoin d'harmonie, d'équilibre, propre à l'Europe.

De plus, le fait qu'en 1959, les délais de livraison sont devenus immédiats, que le marché des voitures d'occasion souffre d'une offre excédentaire, montre que les conditions paraissent se stabiliser. Il doit donc être recouru aux indices avec ménagement et il faut veiller à ne pas les considérer comme de véritables prévisions, mais comme pouvant servir à l'étude d'un ordre de grandeur, d'une évolution. D'autant plus qu'il suffirait que le prix de l'essence, difficile à prévoir aujourd'hui, subisse une baisse pour qu'il y ait accroissement considérable de la circulation. En outre, les « taux de remplacement » des véhicules peuvent changer, du fait que la vie moyenne de ceux-ci se raccourcira, les petites voitures durant moins que les grandes; donc le facteur de prospérité peut ne pas être seul à pousser à un renouvellement plus rapide.

3. LA VOIE NAVIGABLE

1. INFRASTRUCTURE

L'amélioration des voies d'eau se poursuit dans chacun des sept pays : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Pays-Bas, Italie et Suisse.

Il s'agit dans l'ensemble d'assurer un meilleur rendement du tonnage unitaire transporté, grâce à un développement de l'infrastructure afin de procurer au bateau une portée en lourd plus élevée.

Plusieurs projets (voir Chap. II, section 3) ont été désignés comme étant d'intérêt européen. Parmi ceux-ci, pour ne pas les qualifier de hasardeux, certains n'en sont pas moins d'exécution fort lointaine.

Les travaux actuels visent davantage à améliorer les voies d'eau existantes, par une mise, dans toute la mesure autorisée par les prévisions du trafic, au gabarit international (1350 tonnes), par une meilleure connexion entre ces voies par la suppression des bouchons, par un éclusage accéléré, par l'introduction du poussage là où les voies sont larges, avec des courbes à grand rayon, des écluses de grande capacité et des ponts de tirant d'air suffisant. Pour le poussage, les spécialistes affirment que de telles exigences ne sont pas nécessaires; il suffirait, en effet, qu'un train poussé se disloque à l'entrée de voies d'eau à gabarit réduit pour opérer l'adaptation à la dimension nouvelle. Le train pourrait se reconstituer à la sortie et retrouver ses pleins avantages.

La CEMT, dans son rapport de 1957, estime comme raisonnable un niveau annuel d'investissements dans l'infrastructure de 100 millions de dollars. (1957:

58 millions, 1958: 80 millions, 1959: prévision 105 millions). Ces estimations devront subir une nouvelle révision à la suite des modifications qui interviendront dans la structure même des produits transportés et des baisses de tonnages enregistrées en 1958. Comme le charbon et les hydro-carbures représentent un volume important de transport pour la navigation fluviale, les investissements futurs devront tenir compte des décisions qui seront prises quant à l'adoption d'une nouvelle politique énergétique en Europe.

2. ÉQUIPEMENT MOBILE

De notables améliorations ont été réalisées dans le rendement des bateaux: alors que chaque tonne de capacité de charge transportait 3253 t/km en 1953, celle-ci s'est accrue de 20 % en 1958 (3900 t/km).

Toutefois, il semble qu'il y ait malaise, le problème de la divergence entre constructions neuves et mises à la réforme de bâtiments fluviaux n'ayant pas été résolu dans chaque pays de la même manière. En effet, pour faire face à une augmentation de 16 % du trafic en quatre ans, la CEMT avait prévu, en 1957, « un remplacement annuel de 300 000 tonnes de capacité de charge et une extension de la cale de 100 000 tonnes ». Or, une comparaison de la capacité de charge des flottes intérieures au 31 décembre 1958 avec les chiffres de 1957 montre que les flottes des six pays (Italie non comprise) ont augmenté dans leur ensemble de 545 000 tonnes environ, soit 3,5 %. D'autre part, d'après les renseignements fournis, les constructions neuves paraissent avoir atteint, en 1958, le niveau de 650 000 à 700 000 tonnes. (Voir également page 59).

Il y a là, de la part de la batellerie, une preuve d'optimisme que les événements font qualifier d'excessif. Certains armateurs eux-mêmes en sont conscients lorsqu'ils disent que « l'actuelle situation du marché sur le Rhin laisse prévoir qu'à l'avenir, le rendement des bateaux ne permettra pas d'appliquer les taux d'amortissement maxima autorisés par la loi » (1).

Les Français et les Suisses paraissent se montrer plus réalistes que leurs collègues allemands ou néerlandais, lorsqu'ils procèdent à de larges radiations des cadres. Une productivité améliorée impose de telles mesures. Et elle l'impose d'autant plus qu'un quatrième partenaire demande une part très exigeante au trafic d'ensemble et particulièrement à celui assuré par la voie d'eau.

4. LE PIPE-LINE: UN JEUNE FRÈRE NOUS EST DONNÉ!...

Cette famille d'adultes qui groupe dans la dispute le rail, la route et la voie d'eau reçoit en Europe un nouveau membre: le pipe-line. Comme son frère en transport, le rail, il a reçu son nom sur les fonts baptismaux anglais. Mais moins souple que lui, malgré leur concordante rigidité physique, ce cadet a besoin pour prospérer d'une constante alimentation massive ingurgitée et rendue en des points fixes.

---

(1) Déclaration de la Schweizerische Reederei A.-G. citée par Bâle: « Basler-Nachrichten » N° 217/28.5.59: *Schiffahrtskonjunktur und flexible Abschreibungs-Praxis.*

Or, une telle gourmandise ne va pas sans créer d'inquiétude au sein de cette famille groupée autour de la même table, qui se demande ce que ce jeune frère va laisser, ce qu'il va emporter.

Les craintes sont d'autant plus grandes que, voyant le pétrole se substituer au charbon, ceux qui auront eu une part de houille plus élevée par rapport à l'ensemble des tonnages transportés savent qu'ils ne pourront pas compenser cette absence par des transports nouveaux de pétrole ou de produits raffinés. En outre, les huiles minérales exercent un effet cumulatif sur les transports, en ce sens que les prises en charge successives par les modes en présence font que les tonnages transportés représentent approximativement le double des tonnages effectivement consommés. Il suffit de penser aux multiples opérations de transport que se partagent les chemins de fer, la route et la navigation fluviale depuis l'instant déjà où, le produit ayant été raffiné, il doit être, sous ses nombreux aspects, livré aux dépôts, puis ensuite distribué aux consommateurs dispersés. En Allemagne fédérale, on a compté en 1957 que, pour une consommation totale de 14 ½ millions de tonnes, ce sont environ 28 millions de tonnes qui ont été transportés par les techniques classiques (rail, route et voie d'eau). Dans ce dernier tonnage n'est pas compris le transport du pétrole brut d'outre-mer par pétrolier.

Ces techniques pouvaient à bon droit espérer une augmentation proportionnelle de leurs transports par rapport à la consommation. Or, avec l'arrivée du pipe-line et l'implantation des raffineries à proximité même des centres de consommation, les courants traditionnels des transports d'énergie vont inévitablement subir de sensibles transformations. Au mieux, il sera possible d'en préserver quelques-uns en consentant de fortes réductions tarifaires. Mais indépendamment des pertes de recettes qu'elles occasionnent, ces concessions seront insuffisantes dès qu'il s'agira de concurrencer les tuyaux à grand débit transportant le pétrole brut depuis les ports ou les gisements nationaux (1). Ces faits sont confirmés par l'exemple américain: en 1957, les chemins de fer des Etats-Unis n'ont assuré que le 0,49 % des transports de pétrole brut, contre 76,01 % au pipe-line.

Néanmoins les substitutions de courants ne sauraient se produire brutalement du jour au lendemain. Il faut réserver les positions respectives des différents groupes pétroliers qui ne manqueront pas de les affirmer dès que la compétition pour un marché donné s'engagera. Mais il est évident que toute entente qui interviendra n'aura pas été conclue au profit des entreprises de transport traditionnelles.

---

(1) Les frais totaux du transport par pipe-line de Wilhemshaven à Cologne représentent pendant la deuxième et la troisième phases (2e: 10,4 mio/t/km; 3e: 17,5 mio/t/km) 0,75 Pf/km.

Les frais directs (62 % des frais totaux) représentent 1,62 Pf/km en trafic ferroviaire dans le cas d'un train complet de la SNCF de 1600 tonnes roulant sur une distance de 280 km.

Les frais totaux dans le cas d'un transport fluvial exécuté dans les meilleures conditions, c'est-à-dire dans la relation Rotterdam-Cologne, se montent à 1,93 Pf/km pour un bateau citerne automoteur de 930 tonnes utilisé à 85 %. Les transports par route de pétrole brut n'entrent pas en ligne de compte.

H. S. Seidenfus: *Energie und Verkehr*, Kyklos-Verlag, Basel, 1960, pp. 140-141, citant H. Watermann: *Die Koordinierung des Eisenbahn- und Strassengüterverkehrs in Frankreich*, et Gr. Krömmelbein: *Verkehrskoordinierung als Grenzkostenproblem.*

Perspectives

Les premières conséquences, pour le trafic, de l'installation des pipe-lines et pour la situation économique des différents modes, sont récentes.

Elles n'interviennent sérieusement qu'en 1958, avec la construction de la conduite Parentis-Bec d'Ambès qui enlève à la SNCF le transport d'un million de tonnes de pétrole brut par an. Un cas analogue se présente en Allemagne avec la connexion par tube des gisements du bassin d'Ems et au Nord de Hanovre avec les raffineries.

Ces conséquences seront aggravées dès la *mise en service des grands pipe-lines* et certains courants reliant les anciennes raffineries aux régions consommatrices seront progressivement asséchés. Une estimation qualitative des pertes que subiront les administrations ferroviaires et les bateliers serait vaine, trop d'inconnues rendant tout calcul précis illusoire.

1. Gênes-Aigle

Les Raffineries du Rhône que cette conduite approvisionnera traiteront environ 2 millions de tonnes de pétrole brut (1). Elles priveront, pour commencer, le chemin de fer d'une notable partie de son tonnage. Cette perte de substance sera toutefois moins grave que certaines estimations l'ont fait apparaître. En effet, si la cadence de consommation des produits pétroliers s'est accrue d'un million de tonnes entre 1955 et 1958, cette consommation atteindra près de cinq millions de tonnes en 1963, donc plus du double de ce que pourra produire la raffinerie bas-valaisanne lorsqu'elle aura atteint sa pleine capacité. Les trois millions de tonnes qui restent sont accessibles aux fournisseurs italiens comme par le passé avec le risque toutefois de la présence à Strasbourg d'une nouvelle raffinerie, éloignée de la frontière suisse de quelque 130 km. (Milan est cependant plus proche).

Donc, théoriquement, les perspectives semblent plus optimistes pour le réseau ferré que les premières conclusions ne le laissaient entrevoir (2). Le courant

(1) Les quatre courants qui alimentent la Suisse en produits raffinés se répartissent depuis leur entrée de la façon suivante:

1958	Tonnage (1000 t)	en % du tonnage global de chacun		en % du tonnage par courant	
		Rail	Route	Rail	Route
Sud	1407	64,0	12,9	91,8	8,2
Nord (Bâle)	1223	24,3	82,4	39,7	60,3
Ouest (Genève)	154	7,6	—	99,8	0,2
Est	125	4,1	4,7	66,8	33,2

L'essence représente le 26 % et les autres produits le 74 % du tonnage transporté. La consommation en carburants et combustibles liquides ayant augmenté d'un million de tonnes environ pendant la période allant de 1955 à 1958, il est prévisible que la Raffinerie de Collombey Aigle pourra couvrir approximativement la moitié des besoins suisses, l'autre moitié étant à la portée de la Raffinerie de Strasbourg. Le partage du marché suisse sera pour une part fonction des incidences tarifaires exercées par les transports et la douane, et des ententes qui pourront être conclues.

(2) Il suffit de se reporter à ce qui s'est produit en France au moment de l'achèvement du pipe-line Le Havre-Paris. Le chemin de fer intervenait à l'époque en hiver notamment pour assurer les transports de dépannage. Dès la mise en service du tuyau, il a pu sans difficulté transférer le matériel devenu disponible sur d'autres relations, en raison de la progression générale des transports par rail des produits pétroliers:

1953 (année de mise en service du pipe-line): 1,39 mio/t/km
1957: 2,13 »

sud par le Saint-Gothard et le BLS pourra être défendu, en grande partie, dans son ampleur actuelle, les CFF pouvant même participer à la distribution au départ de Collombey/Aigle avec la route, dans la mesure encore où cette dernière disposera d'une infrastructure adaptée (1). La Suisse orientale échappera dans une grande mesure à la zone d'attraction du port de Bâle. Sa dépendance également vis-à-vis des techniques classiques sera fortement réduite, depuis le moment où il lui sera possible de prélever sur l'oléoduc Gênes-Bavière les quantités nécessaires à son approvisionnement, soit 1,2 million de tonnes.

De toute manière, la substitution d'un courant par un autre ne saurait s'opérer d'une façon aussi schématique. Le marché suisse demeure dominé par les importateurs installés depuis de nombreuses années. Il ne saurait donc y avoir abandon de positions acquises sans discussions, ni lutte éventuelle.

2. Marseille-Strasbourg-Karlsruhe

Dans cette nouvelle perspective, la question se présente différemment que ci-dessus. Il est en effet à craindre que la voie d'eau ne perde la presque totalité de son trafic actuel en direction de Strasbourg et de Bâle. En 1958, chacun de ces deux ports avait reçu respectivement 100 000 tonnes et 1 360 000 tonnes. Le trafic aboutissant à Bâle provenait pour 1/3 environ d'Anvers et pour le solde de Rotterdam. Avec les nouveaux pipe-lines, ces sources se rapprocheront; elles seront ou Cologne ou Strasbourg. Leur choix dépendra des prix de transport qui grèveront l'amenée du pétrole brut dans ces deux villes: frets maritimes jusqu'à Marseille et frais de pipe-line jusqu'à Strasbourg ou frets maritimes jusqu'à Rotterdam et frais de pipe-line jusqu'à Cologne. La première branche de cette alternative se flatte d'un léger avantage, les ports méditerranéens étant plus proches du Moyen-Orient (ou du Sahara) que les ports de la mer du Nord.

Quoi qu'il en soit, la batellerie rhénane joue perdant, car même sur le court trajet Strasbourg-Bâle, elle sera exposée à la concurrence de la voie ferrée et routière, qui permet une livraison à domicile, sans transbordement à Bâle.

Pour la *France*, le 20 % de sa production qu'entend consacrer la raffinerie strasbourgeoise à ravitailler l'Est du pays doit, en principe, se substituer au charbon. Les tonnages globaux consacrés aux modes traditionnels ne subiront pratiquement pas de changement, sauf un déplacement d'un moyen sur l'autre. Cette raffinerie projette, d'autre part, d'exporter le solde de sa production en direction de la Suisse et de l'Allemagne. Elle escompte donc bien user de toutes ses chances sur le marché helvétique.

---

(1) Un autre concurrent pointe l'oreille: le gazoduc, qui se propose d'amener en Suisse 1 million de m³ de gaz naturel. Il n'est plus question du gaz de Lacq, la France ayant retiré ses offres. C'est donc vers le gaz du Sahara que se tourne aujourd'hui l'attention. L'arrivée du méthane saharien en Europe est annoncée pour 1965. Son action serait multiple:

— sur la voie d'eau rhénane, en restreignant les importations suisses de houille;
— sur le chemin de fer, qui serait amputé de la part qui lui revient au départ de Bâle;
— sur le pipe-line, dont il limite l'extension, grâce à ses qualités propres et son bon marché;
— sur les usines à gaz; mais comme le gaz naturel a un pouvoir calorifique nettement supérieur au gaz tiré de la houille, on ne sait encore s'il faut modifier toutes les installations actuellement en usage ou transformer le gaz naturel avant sa distribution, toutes ces solutions exigeant de nouveaux investissements et comportant certains inconvénients. Sauf de stocker le gaz naturel pour répondre aux demandes de pointe tout en utilisant les installations d'une manière régulière tant que faire se peut.

Quant au ravitaillement de l'Allemagne du Sud au départ de Strasbourg et de Karlsruhe, il affectera essentiellement le chemin de fer et la voie d'eau qui verront leurs distances moyennes se réduire fortement; en admettant que les tonnages globaux puissent se maintenir, il s'ensuivra une perte de recettes considérable par l'insuffisance des t/km que le rapprochement des points de départ entraîne. Il ne faut pas perdre de vue, d'autre part, que la consommation annuelle en essence auto, carburant Diesel et en huile légère de chauffage continuera d'augmenter. Certaines évaluations estiment que les régions de Francfort, Stuttgart, Nuremberg, Munich en absorberont chacune entre 900 000 et 1 ½ million de tonnes en 1965. De telles quantités pourront justifier la pose de nouveaux pipe-lines de distribution et éliminer le rail et l'eau pour ces catégories de transport.

3. a) Wilhelmshaven-Cologne
b) Rotterdam-Cologne

L'Allemagne importe l'huile brute qu'elle traite par deux points principaux: au nord, pour les raffineries côtières de Hambourg et Brême, à l'ouest, par Rotterdam et le Rhin pour les raffineries de la Ruhr.

Le courant nord-sud est le privilège essentiel du chemin de fer qui a transporté, en 1958, 11,9 millions de tonnes (11,5 mio/t: 1957). Quant à la navigation intérieure, elle s'est assuré, en 1958, 16,2 millions de tonnes (13,2 mio/t: 1957). La route, pour sa part, s'est chargée de 4 millions de tonnes.

Les pertes de trafic sont escomptées dès la mise en service des pipe-lines.

La CEMT estime que les deux conduites alimentant l'Allemagne enlèveront à la voie rhénane ce qu'elle acheminait de Rotterdam vers la Ruhr, soit, par rapport à 1958, 3,6 millions de tonnes de pétrole brut. Elle subira encore des pertes en trafic de produits raffinés qu'elle assure actuellement sur le Bas-Rhin, entre Rotterdam et la Ruhr (de l'ordre de 6,6 millions de tonnes par an). En revanche, les deux pipe-lines feront naître de nouveaux courants de produits raffinés au départ des raffineries de la Ruhr, dont celui à destination des ports du Rhin moyen doit demeurer à la batellerie (3 millions de tonnes environ). Le chemin de fer interviendra pour les expéditions à destination de l'Allemagne du Sud, à la condition encore que les sociétés pétrolières n'estiment pas préférable, au vu de l'ampleur de ces transports, d'y installer des pipe-lines.

Les chutes de tonnages proprement dits ne seront pas très sensibles. En revanche, ce sont les distances moyennes de transport qui, en se raccourcissant, pèseront lourdement sur la rentabilité des techniques traditionnelles.

D. Conclusion:

Le coût de ces quatre pipe-lines est estimé à 1200 millions de francs suisses. Les calculs des entreprises pétrolières justifiant leur rentabilité ne sont pas connus. On peut néanmoins escompter que ces installations doivent être amorties en dix ou quinze ans, de manière qu'à partir de cette date les frais de transport ne soient plus que l'équivalent des coûts généraux d'exploitation nécessités pour l'acheminement du produit. Il faut donc que pendant cette période de dix à quinze ans, les prix de transport les plus favorables demandés par le chemin de fer ou la voie d'eau ne soient pas inférieurs à ce qui est nécessaire pour couvrir les intérêts et les amortissements de la dette ainsi que les frais d'exploitation, sinon la construction de ces pipe-lines ne se justifierait pas économiquement.

Il est donc possible d'exprimer que les pertes de recettes des modes traditionnels s'élèveront en moyenne entre 100 et 150 millions de francs suisses par an, suivant la durée d'amortissement prise en considération.

En résumé, les investissements-transports se seront accrus de 1200 millions de francs, sans accroissement correspondant des recettes du trafic. Globalement, le capital transport s'est donc appauvri, puisque sa rentabilité s'est proportionnellement réduite. Afin de ne pas aggraver l'écart de rendement, les investissements courants devraient être diminués, jusqu'à ce que la demande de transports soit devenue suffisamment forte pour assurer le plein emploi aux installations existantes et donc une rentabilité équitable. Car le danger qu'engendre toute politique de surinvestissements est celui de conduire à un fléchissement des prix de nature à compromettre l'existence des entreprises.

Ou alors, puisqu'il n'est plus possible de surseoir à la modernisation des différents réseaux ferroviaires, fluviaux et routiers, il faut étudier dans quelle mesure les investissements jugés nécessaires sont rentables à longue échéance sans que la distribution se trouve accablée de charges de transport sans correspondance avec les services rendus au consommateur.

La nécessité d'une coordination des investissements se trouve une nouvelle fois confirmée avec un programme à l'échelle européenne donnant l'ordre d'urgence des travaux à accomplir.

Mais qui prescrira cet ordre d'urgence? La décision restera-t-elle confiée aux gouvernements qui ne la prendront qu'après consultations réciproques et accord unanime sur des projets concrets, établis par des organismes techniques? Ou sera-t-elle laissée à une Autorité supranationale dotée des pouvoirs nécessaires pour imposer les choix et l'échelle des priorités? Sauf alors de se soumettre à la fatalité des événements et de laisser les choses suivre leur cours tout en continuant à se désoler de la présence, en Europe, d'une industrie des transports à la fois insuffisante et pléthorique.

La solidarité européenne, dont chacun se proclame le fervent adepte, montrerait que les options se situent en tout cas au-delà des simples nécessités régionales.

D'autre part, la nouvelle géographie économique qui transparaît sous la trame dessinée par les projets modernes des réseaux de communication laisse

subsister les frontières politiques, un peu comme un simple rappel historique.

Les plus modérés de ceux qui, professionnellement, sont préoccupés de rentabilité réelle des transports pour la collectivité, expriment l'avis que ces questions devraient être étudiées par des personnalités compétentes, aussi dégagées que possible des influences politiques et des pressions diverses. Mais de telles études, si elles ne sont pas assorties de recommandations comportant au moins obligation dans les buts qu'elles assignent, quitte à laisser aux destinataires le choix des moyens et des méthodes, courent le danger d'être livrées aux marchandages politiques et au jeu des intérêts locaux ou professionnels, qui continueront ainsi à prévaloir sur une action d'ensemble profitable à la collectivité.

Toutefois, de telles recommandations seraient vaines et nuisibles, si elles n'étaient fondées sur une connaissance préalable des tendances nouvelles de l'économie.

CHAPITRE II. LES TRANSPORTS: CATALYSEURS D'INTÉGRATION?

INTRODUCTION:

Toute proposition tendant à une redistribution du trafic serait vaine, si elle n'était préalablement fondée sur une perception réaliste des nouvelles directions que semble prendre l'économie européenne.

Aujourd'hui, où nous venons à peine de commencer la grande « aventure » du Marché commun, où les discussions reprennent sur les thèmes de la CECA et des rapports des Six et des Sept, il apparaît néanmoins utile de se poser la question: où va notre continent? Y aura-t-il un emploi nouveau pour nos transports? Dans quelle mesure contribuent-ils, peuvent-ils contribuer à ouvrir la voie à des solutions pratiques et simples?

L'Europe des Six est encore à la recherche d'une vraie structure économique et financière, faute d'avoir réussi à harmoniser les diverses politiques, à concilier certains intérêts nationaux. On peut cependant tenir pour assuré, en attendant qu'une institution dispose des pouvoirs nécessaires pour exprimer le point de vue de la très jeune Communauté européenne, que le Traité du Marché commun réalisera ses échéances. Sans doute même, avec une certaine avance (1).

Les objectifs à atteindre sont nombreux, d'une approche souvent malaisée. Ils touchent à la fois à la libre circulation des hommes, des marchandises et des capitaux, à l'instauration d'un taux des changes stable et équitable, d'une balance des paiements équilibrée, à une harmonisation des systèmes fiscaux, etc.

Le processus d'ajustement sur les divers plans nationaux est en marche. Son achèvement sera plus ou moins rapide, plus ou moins complet, selon que les décisions nationales, prises souverainement, sans consultation préalable des points de vue des partenaires, seront discutées et adoptées avec plus ou moins d'empressement sur la base élargie de l'Europe.

---

(1) Un nouvel abaissement de 10 % des droits de douane sur les produits industriels intervenant à partir du 1er janvier 1961 entre le Etats membres du Marché commun, cela représente une avance d'une année sur le calendrier prévu initialement par le Traité de Rome pour le désarmement douanier. Pour les produits agricoles non libérés, c'est-à-dire pratiquement tous les grands produits de base, la réduction supplémentaire atteindra 5 %.

Le principe d'une telle accélération semble gagner les Etats membres de l'AELE: à la Conférence de Genève, ouverte le 14 février 1961, il a été décidé d'avancer la prochaine étape d'abaissement tarifaire du 1er janvier 1962 au 1er juillet 1961.

A. Généralités

1. PROPOS LIMINAIRES

La petite Europe croît en sagesse et en puissance... A ses cent soixante-dix millions de consommateurs s'ajoutent déjà soixante millions d'Africains. L'espoir demeure de voir les quatre-vingts millions de population que représente l'Europe « dissidente » des Sept se grouper autour d'eux, dans un délai assez proche...

En fonction de cette demande, réelle et potentielle, des hommes dynamiques dressent leurs plans d'investissements. Des contacts s'établissent, qui conduisent à des accords de spécialisation et d'échanges techniques et commerciaux.

Il est intéressant de noter que l'objet de ces accords vise moins à une division des marchés qu'à la mise en commun de ressources techniques, financières et scientifiques de nature à promouvoir une expansion maximale. La tendance générale ne semble pas converger vers la cartellisation, contre laquelle d'ailleurs le Traité de Rome s'est prémuni, mais vers un développement rapide des ressources du continent, avec ses propres moyens matériels et intellectuels.

De telles ambitions sont réalisables aujourd'hui, où, grâce à l'aide américaine, dans une grande mesure, l'économie de notre continent a recouvré la santé.

Il est donc prévisible que, dans un avenir assez prochain, il sera possible d'éliminer les restrictions quantitatives encore appliquées aux échanges — pour les produits industriels, elles disparaîtront complètement avant le 31 décembre 1961 à l'intérieur de la CEE — et de se montrer très libéral à l'endroit des pays sous-développés, tout en leur apportant une aide accrue.

L'Europe à l'aise, c'est l'assurance que les échanges se multiplieront à l'avenir. Certains circuits s'amplifieront, d'autres changeront de cours. De toute manière, il y aura modification progressive, remodelage, sous l'effet déjà de l'extension à la notion de « division internationale du travail », du concept national de la rationalisation géographique qui préoccupait toute entreprise à la recherche du « centre de gravité tarifaire de la clientèle et de la matière première » (1).

2. FORCES CONVERGENTES

Des hommes dynamiques ont donc résolu de mettre leurs ressources matérielles et intellectuelles en commun, en vue de développer au maximum les chances offertes par le marché européen.

Tous les préparatifs en cours, il va de soi, ne sont pas publiés. La discrétion qui les entoure conditionne le succès de certaines démarches: alerter trop tôt

(1) Selon l'expression de Raoul Dautry: Bulletin UIC N° 4/5, 1933: *Regards sur les transports*, pp. 118-129.

la concurrence, c'est compromettre à l'avance les chances de compétition. En outre, les grandes options politiques sont encore indécises.

Si bien que les répercussions possibles de la mise en place du Marché commun et de l'AELE sur le commerce international conservent encore trop d'inconnues pour que les prévisions en la matière puissent être formulées autrement qu'à titre précaire. Celles-ci fournissent néanmoins d'intéressants sujets d'observation.

Ainsi, dans le *secteur privé*, les consultations entre industriels et commerçants se multiplient. Il s'agit de déceler les incidences futures de la mise en application du tarif douanier commun chez les Six, de l'abaissement progressif des barèmes douaniers intérieurs et de la disparition échelonnée des contingents. Si les prises de contact conduisent à des ententes, celles-ci ne sont toutefois tolérables que si elles entraînent des baisses de prix tant sur les produits que sur les services fournis aux consommateurs.

Cette tendance des entreprises à se grouper prend diverses formes, dont les effets ne se répercuteront pas tous sur les transports.

a) *La constitution d'associations professionnelles*
pour l'industrie, le commerce, l'agriculture, tant du côté des producteurs, des salariés que des coopératives, la publicité, la finance (1).

b) *La spécialisation par voie de conventions et de contrats de standardisation ou l'utilisation en commun de divers matériels réglée par contrats avec certains concurrents.*

c) *L'implantation d'entreprises américaines*
favorisée, chez l'Européen, par le souci d'adopter certaines licences de fabrication propres à parfaire ou améliorer sa production, qui se conjugue avec l'ambition américaine de vouloir placer ces mêmes brevets appelés à faciliter son infiltration (2), déjà favorisée par les avances que certains pays du Marché commun lui font, en consentant des prêts à des taux très bas, des facilités fiscales, etc.

Pendant le premier semestre 1959, 122 millions de dollars ont été investis dans les pays du Marché commun contre 42 millions au cours des

---

(1) Citons à titre d'exemples:
— L'Union des industriels de la Communauté européenne, UNICE à Bruxelles,
— Le Comité de liaison des industries métalliques européennes, COLIME à Paris,
— Le Club des sidérurgistes, à Bruxelles,
— Le Comité des organisations commerciales des Pays de la CEE, COCCEE, Paris,
— La Communauté européenne des organisations publicitaires, CEOP, Bruxelles.
— Au sein de l'AELE, les principales industries ont aussi leur propre fédération, telles, par exemple, la MESTA: groupement des industries électriques et mécaniques; la PIA: association des industries pharmaceutiques.

A ces organismes s'ajoutent une cinquantaine de groupements visant à la création de comités de liaisons et d'études de diverses industries (automobiles, fondeurs, conserves, etc.).

(2) Le communiqué publié par la fabrique Edouard Dubied & Cie S.A., à Couvet/Neuchâtel, résume assez bien les sentiments qui animent les partenaires des deux côtés de l'Atlantique nord: « A ce moment où de nombreuses sociétés américaines cherchent à prendre pied dans le Marché commun, Dubied a estimé que l'offre de collaboration qui leur était proposée par l'une des plus grandes entreprises des Etats-Unis spécialisée dans la fabrication des articles similaires à ceux produits par l'usine de Pontarlier (groupe américain Scovill-Schrader mondialement connu dans le domaine des valves pour pneumatiques) ne devait pas être repoussée, mais qu'une telle collaboration, avec les moyens techniques qu'elle apportait, ne pouvait que servir au développement d'une usine comportant un personnel relativement important. » Neuchâtel: *Feuille d'Avis* du 18 novembre 1959.

six premiers mois correspondants de l'année 1958, soit trois fois plus (1).

d) La décision de procéder à des *investissements étendus* afin d'adapter la production aux promesses du nouveau marché:
   — soit par des transformations ou des extensions;
   — soit par des fusions ou des conventions d'entreprises individuellement trop faiblement armées ou simplement animées du dessein de rationaliser les productions individuelles, tout en disposant de ressources financières suffisantes pour s'offrir les équipements nécessaires, et d'éviter les doubles emplois qui peuvent se produire dans le domaine de la recherche.

e) *L'appui des autorités aux petites et moyennes entreprises*
qu'elles soutiennent par des mesures de politique fiscale appropriées ou par la création d'organismes communs (2), ou même par des subventions.

f) *L'acquisition de valeurs européennes par divers « open-trusts »*
par exemple pour la Suisse: Europavalor et Eurit.

3. PREMIÈRES CONSÉQUENCES

Toutes ces démarches conduisent à libérer les échanges, à refaire, en sens inverse, le chemin où le monde s'était engagé en 1930, des tarifs douaniers, des contingents, du contrôle des changes, des visas. Elles doivent concourir à effacer insensiblement tout ce qui peut affecter la production dans ses efforts de maintenir des débouchés aussi généreux et réguliers que possible, tout ce qui peut menacer la stabilité d'emploi et sa rémunération.

Elles doivent donc aboutir à une conjugaison harmonieuse des forces qui agissaient jusqu'à présent en rang dispersé. Obligatoirement, elles vont entraîner un certain accroissement du volume des transports, mais surtout un changement assez sensible dans la nature des échanges et, par voie de conséquence, exercer des incidences différentes selon les supports.

Tous les secteurs de l'activité ne seront pas uniformément touchés. Il est clair que l'implantation américaine en Suisse, si elle provoque un service aérien journalier entre Genève et Paris, n'affecte nullement d'une manière perceptible, le trafic-marchandises. En revanche, l'accord du blé germano-français de février 1959, dont la durée est fixée à quatre ans, aura une influence sur le volume des échanges entre ces deux pays, puisqu'il prévoit que les livraisons annuelles seront portées de 700 à 825 000 tonnes.

---

(1) Pierre Drouin: *Les industriels américains aménagent leur « plate-forme » dans l'Europe du Marché commun*, Paris, « Le Monde », 13-14 mars 1960.
Il apparaît toutefois que la nouvelle Administration américaine envisage de reviser les dispositions fiscales qui tendent à encourager les entreprises du pays à investir à l'étranger.

(2) *Constitution de groupements d'exportation:*
— groupements professionnels: réunissant des maisons fabriquant les mêmes articles ou des articles complémentaires s'adressant à la même clientèle (Univer, Unimontre...);
— *groupements interprofessionnels ou régionaux:*
réunissant en principe des fabricants d'articles ou de produits différents;
— *sociétés conventionnées:*
ayant comme objet de prospecter les marchés et de « promouvoir » les ventes des produits de leurs adhérents.

Aujourd'hui, alors que l'Europe se tourne résolument vers les pays sous-développés, affirmant son désir de contribuer à leur essor, tout en assurant à leurs produits un écoulement rémunérateur et stable, alors que d'autres organisations régionales du type le plus étroit se forment, il est clair que les courants européens vont, de surcroît, être influencés par les nouveaux tracés du commerce mondial. Ces incidences ne manqueront pas, à leur tour, d'exercer leurs effets sur l'avenir de tous ceux qui en vivent.

Cependant, ces changements probables du trafic, ces « distorsions » sont inévitables. L'histoire du commerce en a connu de nombreux, car n'est-elle pas « une suite ininterrompue de déviations de ce genre qui ont accompagné et entraîné la croissance et la décadence des négoces, des villes et d'Etats commerçants? Parler aujourd'hui de « distorsions », c'est s'imaginer que les courants commerciaux de l'année 1958 sont devenus une norme. Ils ne le sont pas plus que ne l'étaient les courants commerciaux de n'importe quelle année » (1).

Diverses conséquences apparaissent déjà, ou sont prévisibles, qui donneront leur couleur économique et commerciale à ces prochaines années:

1. *La tendance au développement plus rapide du commerce entre les pays de chaque groupe, qu'entre les deux groupes:*

   Les échanges commerciaux à l'intérieur de la Communauté des Six se sont développés à un rythme très vif. La valeur de ceux-ci, par rapport aux périodes correspondantes de l'année 1958, après être restée stationnaire, augmente de 16 % au deuxième trimestre de 1959, de 22 % au troisième trimestre et de 29 % au quatrième trimestre. Il est intéressant de noter que cet accroissement des échanges intra-communautaires a progressé à une cadence deux à trois fois plus rapide que ceux avec les pays tiers qui, pour l'ensemble de l'année 1959, ont augmenté en valeur de 8 % par rapport à 1958 (2).

   Une exception pourrait jouer en faveur de la Suisse et de l'Autriche, géographiquement plus proches des Six; en effet, les moindres coûts de transport qui peuvent en résulter risquent, dans une certaine mesure, d'annuler les différences des droits de douane.

2. Il découle de la tendance exposée à l'alinéa précédent que *la réduction relative des échanges entre les Six et les Sept devrait se trouver compensée par un développement accru du commerce entre pays de chaque groupe économique,*

   si les estimations du GATT, dans son rapport sur le commerce international en 1959, disant que « la création des deux groupements ne devrait pas avoir d'effets défavorables sur le développement futur du volume global du commerce intra-européen », peuvent se vérifier.

---

(1) Edgar Salin: *Frédéric List, la Communauté et la Zone de libre-échange.* Centre de recherches européennes, Lausanne, 1960, p. 41.

(2) Troisième Rapport général sur l'activité de la CEE. Bruxelles, mai 1960, p. 15.

3. Toutefois, plus importantes encore que les modifications de structure du commerce intra-européen, apparaissent *les répercussions que l'existence des deux groupes aura sur le développement économique* (1).

D'après les experts du GATT, il est prévu que « les deux grandes zones connaîtront un développement plus rapide que s'il n'y avait pas eu d'intégration ».

4. Au-delà de ces perspectives internes sur le plan de l'Europe occidentale se placent *les accords économiques et commerciaux entre nos nations industrielles et les pays en voie de développement*, d'une part, *et leurs échanges avec le monde communiste.*

B. La circulation des biens

Le développement en Europe de pactes économiques régionaux met notamment en présence deux grands marchés communs, constitués selon des techniques différentes et groupant des nations de structure économique différente. Il est évident que les effets sur les courants d'échanges actuels ne s'exerceront pas de la même manière selon les blocs en présence.

Comment ces courants se présenteront-ils dans l'avenir? Dans cette trame au dessin vague et diffus, est-il possible de déceler la physionomie future des circuits d'échange? Faute de pouvoir aborder l'économie dans son ensemble, soit par manque de données, parce que l'expérience d'intégration ne fait que débuter, soit surtout parce que les zones de flux et de reflux ne sont pas uniformément localisées et qu'elles n'obéissent pas à un rythme de pulsation synchronisé, on peut néanmoins tenter, en recourant à quelques exemples précis, de découvrir quel sera l'aspect prochain des transports européens.

L'évolution dans le domaine de la circulation des matières premières est intéressante à étudier, car ce sont celles-ci qui agissent principalement sur le volume des courants, en déterminent l'ampleur et la direction, beaucoup plus que les produits qui incorporent dans leur masse une grande valeur de travail. En effet, les centres de grande consommation de matières premières sont à l'origine de très nombreux circuits de distribution vers d'autres marchés de consommation.

1. FER ET CHARBON

Dans ce diptyque ouvert au curieux dès qu'il est question de la production industrielle d'un pays, un des volets figure l'acier, l'autre le charbon. L'un représente la charpente sur laquelle s'édifie l'avenir d'un pays, l'autre l'énergie, ce levier indispensable à son industrialisation.

---

(1) Voir également Pierre Drouin: *Même sans « guerre commerciale » entre les Six et les Sept, les courants d'échanges pourraient se modifier.* Paris, «Le Monde », 4-5 décembre 1960, p. 7.

Dans une étude publiée récemment (1), l'Office statistique des Communautés européennes a consigné les résultats de la statistique des transports des produits de la CECA, selon trois niveaux différents:

— à l'échelon communautaire,
— à l'échelon national,
— à l'échelon régional,

tout en matérialisant sur des cartes « les courants d'échange les plus importants entre régions ou groupes de régions, à l'inclusion des relations avec les pays tiers, mais à l'exclusion du trafic intra-régional ».

Préalablement à cette étude, il a fallu subdiviser la Communauté en 43 régions de transport, puis procéder à une distribution des produits en neuf groupes. Les données concernant les transports routiers faisant défaut, la statistique ne comprend donc que les quantités transportées par voie ferrée et voies fluviale et maritime.

Variations en % des différents trafics par rapport à 1957

Produits recensés 1958:	Trafic d'imp. %	Trafic d'exp. %	Trafic communautaire %
1. Houille et agglomérés de houille	— 27,9	— 14,6	— 14,6
2. Lignite et agglomérés de lignite	+ 21,9	stable	— 8
3. Coke et semi-coke de houille et de lignite	— 39,1	— 7,2	— 14,9
4. Minerai de fer (pyrites exclues)	— 8,7	— 36,2	— 3,9
5. Minerai de manganèse	— 29,8	— 14,6	— 25,5
6. Ferraille	— 44,0	— 63,6	— 24,3
7. Fonte et acier bruts	— 21,6	— 46,4	— 18
8. Demi-produits (blooms, billettes, brames)	— 6,3	— 3,3	— 5,8
9. Produits laminés (tôles)	— 6,4	— 2	— 4
Par mode de transport:			
a) chemin de fer	— 13,1	— 10,1	
b) navigation fluviale	— 25,2	— 24,9	
c) navigation maritime	— 22,5	— 6,9	

COMMENT SE COMPORTENT LES DIFFÉRENTS TRAFICS?

1. Trafics d'importation

L'ensemble des tonnages en provenance des pays tiers enregistre, en 1958, par rapport à la période précédente, une baisse de 20 % inégalement répartie entre les modes de transports.

La majoration enregistrée par le chemin de fer provient surtout des lignites (+ 914 000 t) importées d'Allemagne orientale et de Pologne à destination de Hambourg, de la Basse-Saxe, de la Franconie et de la Bavière.

(1) Transports des produits du Traité de la CECA, année 1958, Luxembourg, octobre 1959, document 5890/2/59/1.

2. Trafics d'exportation

La baisse globale de 11 %, constatée en 1958 par rapport à 1957, provient d'une chute des expéditions à destination de la Suisse (34 %), de l'Autriche (25 %) et des pays d'outre-mer (6,9 %). Le fléchissement global eût été plus considérable s'il n'avait été corrigé, dans une certaine mesure, par les exportations de houille, de coke et de produits laminés vers les pays qui ont une frontière terrestre avec les pays de la Communauté (ces tonnages ont doublé de 1957 à 1958, passant de 1 076 000 tonnes à 2 166 000 tonnes et ils ont été acheminés de la République fédérale allemande vers l'Europe de l'Est, essentiellement par chemin de fer).

3. Trafics communautaires

En 1958, les tonnages totaux des producteurs de la CECA transportés entre deux points situés à l'intérieur du territoire de la Communauté s'élèvent à 358 871 000 tonnes contre 405 628 000 tonnes en 1957, soit une baisse de 12 %. Elle s'est répercutée d'une façon sensiblement proportionnelle sur chacun des modes de transport, la répartition entre eux est restée à peu près identique d'une année sur l'autre, malgré la variation des tonnages, le fer représentant toujours 77 à 78 %, la navigation fluviale 21 à 22 %, la navigation maritime environ 1 %.

4. Trafics nationaux et internationaux

Malgré quelques modifications sur le plan national:

— développement des expéditions françaises de minerai de fer et de demi-produits;
— augmentation des quantités de produits laminés reçues et expédiées par la France;
— accroissement des expéditions hollandaises aux trafics passant les frontières des Etats membres de la Communauté,

« le rapport des trafics nationaux aux trafics passant les frontières des Etats membres reste d'une remarquable stabilité ».

5. Trafics régionaux

Deux cas ont été considérés:

1° Les courants de trafic qui font nettement exception à la tendance générale à la baisse;

2° Les variations continues depuis trois années qui indiquent des modifications d'approvisionnement.

1 a) *Pour la houille:*

Les expéditions du Limbourg néerlandais vers la Belgique, Amsterdam, Rotterdam, la France et l'Italie du Nord;

Les expéditions de la Lorraine vers les régions d'Amiens, de Rouen et de Paris;
Les expéditions du Nord de la France vers les régions de Dijon et de Lyon;
Les expéditions de la Sarre vers la France en général.

b) *Pour le lignite:*
L'augmentation des départs de deux importants gisements allemands (Rhénanie du Nord et Basse/Saxe-Hesse du Nord) vers les régions limitrophes.

c) *Pour le coke:*
Le courant de Rhénanie du Nord vers le Grand-Duché de Luxembourg.

d) *Pour le minerai de fer:*
L'augmentation au départ de la France provient du développement du trafic ferroviaire du bassin de Lorraine à destination des centres sidérurgiques de la Communauté: Ruhr, Westphalie, Sarre, Belgique et Luxembourg.

e) *Pour les demi-produits:*
Les courants de trafic en développement concernent surtout les départs de la Belgique et du Luxembourg, du nord et de l'est de la France.

f) *Pour les produits laminés:*
Les expéditions de la Sarre montrent une tendance exceptionnelle à la hausse.

2° Une évolution régulière notée pendant ces trois dernières années montre une modification géographique de certains courants:

a) 1. La baisse continue des expéditions de houille sarroise vers la Rhénanie et l'Allemagne du Sud (2 700 000 t en 1956; 2 477 000 t en 1957; 1 864 000 t en 1958).

2. Cette baisse a été compensée par les envois aux grandes régions consommatrices de France (Nancy, Reims, Amiens, Rouen, Paris).

b) Augmentation des envois de ferraille depuis la France vers l'Italie du Nord; les régions de Dijon et de Lyon accusent les taux de hausse les plus forts: 127 % de 1956 à 1958 à destination de la Lombardie, du Piémont et de la Ligurie.

c) Malgré le recul de l'ensemble des trafics de demi-produits, certaines relations continuent à se développer:
— de la zone industrielle de Belgique vers le port d'Anvers (1956: 72 000 t; 1958: 277 000 t);
— développement des réceptions des zones industrielles de la moitié nord de la France (augmentation de plus de 400 000 t en trois ans).

Ce rapport fait ressortir que la régression atteint surtout, si l'on observe *l'ensemble des courants de trafic* à l'intérieur de la Communauté et avec les pays tiers, les matières premières industrielles (houille, coke, ferraille, minerai de manganèse), tandis que le recul des transports de produits sidérurgiques semi-finis ou finis est partout moindre.

Du côté des *trafics d'importation*, les arrivages en provenance de l'Allemagne de l'Est et de la Pologne ont été confiés aux chemins de fer.

Quant aux *trafics d'exportation*, leur baisse affecte surtout la navigation fluviale sur le Rhin et le Danube. Elle touche aussi le chemin de fer qui enregistre une forte chute des tonnages vers la Suisse et l'Autriche non compensée par le développement des expéditions allemandes vers les pays de l'Est.

En *trafics communautaires*, la place dominante des transports par voie ferrée est due à plusieurs facteurs:

1° La position géographique des centres d'extraction des produits pondéreux et principalement des gisements de minerai de fer éloignés des voies d'eau (Lorraine, Salzgitter, Harz);

2° Beaucoup d'usines sidérurgiques, en France et en Italie notamment, sont desservies uniquement par la voie ferrée;

3° La grande dispersion des consommateurs;

4° Peu de cabotage maritime, du fait de l'absence de gisement important à proximité des côtes et du petit nombre d'usines situées sur le littoral.

La stabilité, qui caractérise les *trafics nationaux et internationaux*, situe aux environs de 79 % et 21 % les tonnages échangés respectivement à l'intérieur des territoires nationaux et des pays membres.

Les trafics régionaux font apparaître une régression des transports à plus longue distance des lignites et une forte hausse du trafic rhénan des produits laminés de Rotterdam vers l'Allemagne (59 000 à 124 000 t). Quant à l'évolution manifestée par les expéditions sarroises de houille, elle est en grande partie due aux accords internationaux.

Les tonnages de ferraille en transit perdus par la Suisse et l'Autriche à destination de l'Italie du Nord sont restés au chemin de fer. Il n'y a eu que détournement de trafic consécutif à la position géographique des nouveaux centres de livraison.

L'Office statistique des Communautés européennes a été amené à constater que, du point de vue géographique, la tendance à la baisse des expéditions de produits CECA dans la Communauté n'atteint pas partout la même ampleur: le Luxembourg et la France montrent une certaine rigidité et une certaine résistance à la baisse (— 4 à — 6 %). En revanche, les taux de régression (— 13 à — 20 %) se situent à des niveaux légèrement supérieurs à la moyenne « communautaire ».

2. LE PÉTROLE ET LE GAZ

Parmi les sources traditionnelles d'énergie, il vient d'être démontré que la houille est moins intensément présente qu'elle le fut ces dernières années, dans les courants du trafic. Cette défection s'accentuera encore à l'avenir puisque, selon certaines estimations, l'accroissement prévisible de 54 % de la consommation de la houille, jusqu'en 1975, proviendra uniquement d'un taux de transformation plus élevé (coke, électricité thermique). L'attribution de houille pour la consommation directe subira une diminution de quelque 8 %.

Le pétrole et le gaz, en revanche, sont en train de se tailler une part toujours plus belle dans l'approvisionnement énergétique de l'Europe. Le processus qui consiste à substituer de plus en plus les sources d'énergie indirectes aux sources directes les favorise, sans que les chemins de fer et la navigation intérieure obtiennent un surcroît de transports équivalant à l'accroissement de la consommation de cette énergie.

L'intervention récente des bateaux-méthaniers montre la possibilité de comprimer le gaz naturel dans les réservoirs pour le rendre transportable sur une assez grande échelle, par voie maritime puis par route ou chemin de fer. Toutefois, ce moyen ne saurait concurrencer les pipe-lines qui s'imposent grâce à la continuité de leur approvisionnement et à leur plus grande sécurité. Leur rayonnement toujours plus étendu depuis le sud-ouest de la France et le fait qu'il ait été prévu d'amener le gaz saharien par une conduite qui, entre la côte africaine et espagnole, courra sur le fond marin, démontrent que le transport de cette forme d'énergie leur demeure réservé, tant que les obstacles naturels ne s'y opposent pas, évidemment.

Ces modifications de structure de la consommation d'énergie vont sensiblement influencer le volume et la nature des transports terrestres et fluviaux. Cette influence sera d'autant plus perceptible que la part de la houille, par rapport à l'ensemble des tonnages transportés, aura été plus élevée.

Un relevé des courants de trafic des produits pétroliers représenterait un complément à la statistique des transports analysée dans le précédent paragraphe.

Dans cette intention, une étude faite par la Communauté apporte de très utiles indications (1).

Partant d'une triple ventilation des données recueillies:

— par catégorie de produits,
— par modes de transports et
— par zones géographiques,

il a été possible de dessiner la physionomie d'ensemble des transports d'une part, quant à l'orientation générale et la position des courants de trafic, la répartition des tonnages entre les divers modes et, d'autre part, l'importance des relations nationales et internationales.

---

(1) Office statistique des communautés européennes: Transports des produits pétroliers, années 1956 et 1957, Luxembourg, août 1959, document 3800/59 F.

1. ORIENTATION DES TRAFICS

Les centres producteurs de la majorité des tonnages de produits finis expédiés dans la Communauté sont relativement peu nombreux: Hambourg, la Ruhr et la Rhénanie du Nord, Rotterdam, Anvers, la Basse-Seine et le Complexe de Berre.

Comme aucun de ces complexes de raffineries n'occupe vraiment une position centrale dans la Communauté, les séries de courant dont ils sont à l'origine prennent des directions différentes. Quatre grandes séries apparaissent nettement:

— *En Allemagne*

1° *le courant ferroviaire* au départ de Hambourg (plus d'un million de tonnes par année) à destination des régions orientales de la R. F. mal desservies par la voie d'eau;

2° *le courant rhénan* desservant les régions industrielles échelonnées le long du Rhin et de ses affluents, jusqu'au port de Bâle. Le tonnage annuel de cette voie oscille autour de six millions de tonnes. Les sources de ce courant sont, dans l'ordre d'importance: Rotterdam, Anvers, Amsterdam et les raffineries de la Ruhr/Rhénanie du Nord.

— *En France*

3° *le courant Ouest-Est* partant de la Basse-Seine et approvisionnant au passage la région parisienne;

4° *le courant Sud-Nord*, depuis le complexe de Berre qui dessert sur son parcours la région lyonnaise.

Les tonnages se répartissent inégalement entre le chemin de fer, la voie d'eau, la route et le pipe-line.

Quant aux points de transbordement définis par l'ampleur des réexpéditions, ils sont à peu près les mêmes que pour les combustibles solides et les produits sidérurgiques: Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Duisbourg, Mannheim, Ludwigshafen, Gênes.

2. MODES D'ACHEMINEMENT

Les transports de pétrole brut concernent principalement la navigation maritime et la navigation fluviale; et le pipe-line en Italie, qui dessert la région milanaise au départ de Gênes et de Vado-Ligure.

Les transports de produits raffinés montrent une sensible différence par rapport à ceux de la houille et donnent la première place, jusqu'à maintenant du moins, à la navigation fluviale. Le cabotage y joue également un rôle important, ainsi que la route à courte et moyenne distances.

Le cabotage en Italie et en France est relativement important parce qu'il assure le trafic des échanges des produits entre sociétés ainsi que l'approvisionnement en combustible des ports de pêche et de commerce du fait de la localisation des raffineries le long des côtes.

Tonnages de produits raffinés transportés à l'intérieur des pays de la Communauté

(1000 t)

	Allemagne		Belgique		France		Italie		Pays-Bas	
	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957
Chemin de fer	6392	6202	360	284	4302	4468	925	962	782	780
Navigation intérieure	2711	3439	1652	1805	6644	6373	11	20	3558	3986
Cabotage maritime	386	384	—	—	3021	2386	4402	4175	—	—
Route	1750 (1)	1750 (1)	..	..	1585 (2)	1507 (2)	9300 (3)	9010 (3)	..	..
Pipe-line	—	—	—	—	1470	1300	134	37	—	—

(1) Parcours dépassant la zone courte (estimations basées sur l'année 1955).
(2) A l'exclusion des livraisons à courte distance et sans les dérivés non énergétiques.
(3) A l'exclusion des produits non énergétiques.

Tonnages transportés à l'intérieur de la Communauté (1000 t)								
	1956				1957			
	Houille		Produits raffinés		Houille		Produits raffinés	
		%		%		%		%
Chemin de fer	120 900	70,5	13 234	30	119 128	68,5	13 163	29,5
Navigation fluviale	48 163	28,1	20 435	46	52 084	30	21 967	49,3
Navigation maritime	2 388	1,4	10 547	24	2 590	1,5	9 455	21,2

3. RELATIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES

Le total des produits raffinés échangé entre les pays de la Communauté en 1957 se compose en fait de trafics à caractères spéciaux:

2 510 000 t de cabotage résultant de réexpédition entre raffineries;
3 787 000 t de transit rhénan amont et aval;
2 490 000 t de livraisons fluviales entre la Belgique et les Pays-Bas, résultant d'accords de distribution.

Les échanges entre la France, l'Italie, la Belgique et l'Allemagne sont faibles et les minimes livraisons par fer ou par route découlent d'unions économiques: livraisons françaises en Sarre et belges dans le Grand-Duché de Luxembourg.

4. POSITION DE LA SUISSE

Notre pays est approvisionné par deux courants de trafic de sens opposé et d'importance presque égale:

— *le courant rhénan,* en provenance d'Anvers, Rotterdam et Amsterdam qui aboutit à Bâle (1956: 1 268 000 t et 1957: 1 119 000 t);
— *le courant ferroviaire et routier:* depuis les raffineries de Milan.

5. ENSEIGNEMENTS

Le choix des produits pétroliers offrait le domaine le plus important et le plus caractéristique pour les transports et pour l'économie, les sources d'énergie évoluant au détriment du charbon.

Analysant la production, on constate que la concentration géographique est telle que 12 régions de transport sur un total de 43 représentent 89 % du potentiel de raffinage de la Communauté, soit en chiffres absolus une capacité de traitement de 95 930 000 de tonnes sur un total de 107 873 000 de tonnes environ en 1957.

Quant aux régions réceptrices, elles concernent surtout les zones industrielles et à forte population, les mêmes que celles du charbon et des produits sidérurgiques.

Trois grandes catégories de raffineries peuvent être considérées selon leur emplacement:

1° les raffineries côtières: approvisionnées par navire-citerne (82 % de la capacité totale de raffinage de la Communauté);
2° les raffineries sur gisements: un million de tonnes annuellement;
3° les raffineries à l'intérieur (12 ½ %): approvisionnées
— par fleuve: Ruhr et basse vallée du Rhin et
— par pipe-line, périphérie de Milan.

C'est cette troisième catégorie qui a tendance à s'accroître, les unités de raffinage se rapprochant des zones de consommation, donc s'éloignant du littoral. *Conséquences:* allongement des courants d'approvisionnements en produits

bruts, transbordements accrus dans les ports les mieux placés et, en contrepartie, raccourcissement des courants de distribution des produits finis.

Il est prévisible que la répartition des prestations entre modes de transport se fera au détriment des techniques classiques et au profit des tuyaux.

Ainsi les axes d'approvisionnement seront bouleversés, le *brut* échappant de plus en plus à la navigation fluviale et au chemin de fer. C'est inévitable, « car au-delà d'un certain seuil, il devient plus économique de construire un pipe-line » (1).

C'est le cas du gisement du sud-ouest de la France, dont la production supérieure à un million de tonnes par an est écoulée vers le Bec d'Ambès entièrement par pipe-line, à partir de 1958, et échappe à la voie ferrée.

Ces pertes sensibles de trafic pour les chemins de fer et la navigation intérieure ne seront pas, sauf cas spéciaux, compensés par des transports de produits raffinés. Ainsi qu'il ressort de la démonstration faite à l'alinéa 4 de la page 94, les économies nationales demeurent encore très cloisonnées: la distribution des produits raffinés risque donc de profiter à la route, dans un rayon de 50 km tout au moins.

3. PRONOSTICS...

La compétition s'organise. La recherche de l'équilibre ressources-besoins met en cause directement les transports dont la loi tarifaire doit stabiliser et rapprocher les deux plateaux.

Ceux-ci prennent des dimensions toujours plus considérables, au fur et à mesure que les obstacles mis à la libre circulation des personnes et des biens s'égalisent, s'effacent. Cet élargissement des échanges trouve néanmoins ses limites dans le handicap né des frais de transport qui continueront à freiner une distribution étendue des marchandises lourdes et encombrantes surtout et donc à exercer leur influence protectionniste. L'obstacle des frets pourra cependant être surmonté dans une certaine mesure, grâce aux progrès techniques et au fait que les besoins deviennent de plus en plus diversifiés:

a) POUR L'ÉNERGIE

Il n'y aura pas accroissement des transports de *houille*, la tendance au progrès technique manifesté par l'électricité s'y opposant.

---

(1) Le coût de transport pour un débit annuel, par exemple,
— de 2 ½ millions de tonnes, s'élève à Fr. 1.30 par t/100 km
— de 4 ½ » » » 1.— » »
— de 7 » » » 0.70 » » (Ø 50 cm)
— de 25 » » » 0.40 » »
Par comparaison, un transport par camion reviendrait à Fr. 13.— la t/100 km et, par chemin de fer (en Pennsylvanie), à Fr. 9.—.
R. CHARRETON: Conférence citée.
On a calculé que les frais de revient directs des bateaux-citernes pour la navigation intérieure sur le Bas-Rhin sont à raison de 77 pfennig par t/100 km inférieurs aux frais de revient du grand oléoduc pour produits finis, dont les frais totaux atteignent 190 pfennig par t/100 km.
Mais la voie navigable n'est pas partout présente et surtout pas avec la capacité du Bas-Rhin et, d'autre part, on la compare avec un oléoduc pour produits finis.

Comme le pétrole et le gaz représentent une part de plus en plus importante des besoins d'énergie, et que les courants de leur acheminement ne sont pas les mêmes que ceux du charbon, la menace est grave pour les techniques traditionnelles des transports. Il ne restera dès lors à ces dernières, en ce qui concerne d'abord le pétrole, et pour autant que le transport par conduite des produits finis ne soit pas meilleur marché, que l'acheminement des dérivés d'huiles minérales. Quant aux perspectives de concurrence offertes par les conduites à gaz, elles dépendront dans une grande mesure de l'application du nouveau procédé français de liquéfaction du gaz naturel, tel qu'il est étudié présentement pour le transport du méthane saharien par mer.

b) POUR L'AGRICULTURE

Le Traité de Rome est peu explicite et les objectifs qu'il définit exposent de grands principes: assurer un niveau de vie équitable à la population agricole, la sécurité des approvisionnements, des prix raisonnables dans les livraisons aux consommateurs, stabiliser les marchés.

Le marché agricole unique se heurte à de gros obstacles: comment les surmonter? Est-il possible de porter remède aux distorsions de concurrence? Suffit-il de supprimer les subventions à la production et à l'exportation, de réduire les aides aux transports pour les fruits et légumes? En attendant que ces difficultés se résolvent, la Division de l'agriculture FAO/ECE (1) a relevé deux ordres de modifications dans le domaine des échanges intra-européens:

— disparition de grands courants est-ouest portant essentiellement sur des denrées « primaires »;
— multiplication et diversification extrême des échanges agricoles et alimentaires, les « spécialités » (primeurs ou autres) gagnant en importance dans ce domaine.

Le marché unique viendra-t-il modifier cette constatation? Même si l'intervention accrue des gouvernements dans le domaine agricole fondée sur des données plutôt sociales subira une adaptation progressive, il semble, selon l'organisme de Genève, que l'évolution relevée va se poursuivre, étant donné le rythme général du développement économique dans tous les pays, l'accroissement rapide de la demande agricole et alimentaire et les exigences nouvelles des consommateurs qui en résulteront.

Où les prévisions de transport seront malaisées à définir, c'est par rapport à l'évolution de la production agricole, les fluctuations annuelles de celles-ci affectant fortement le volume des échanges, lorsqu'ils sont très diversifiés.

Le rail, la route et la voie navigable, par les efforts de spécialisation qu'ils accomplissent, continueront à se disputer ce marché, jusqu'au jour où une entente conforme à l'intérêt de toutes les parties interviendra.

---

(1) Pierre Sinard: *Problèmes agricoles européens.* Document Me/160/57 de la Commission économique pour l'Europe, Genève.

c) POUR LA PETITE ET MOYENNE INDUSTRIES

En présence de ces regroupements, de ces spécialisations, de tous ces changements qu'imposent la formation d'un grand marché et le progrès technique, les entreprises de moyenne et de petite importance se demandent quelles chances leur restent de sauvegarder leur indépendance économique, de conserver leur place dans la grande compétition qui s'annonce?

En septembre 1957, le chiffre d'affaires des entreprises de la construction automobile allemande se répartissait de la manière suivante:

2,5 %	au compte	des	maisons	de	1 à 99	employés
7,1 %	»	»		de	100 à 499	»
5,3 %	»	»		de	500 à 999	»
85,1 %	»	»		de	1000 employés et plus (1)	

Une enquête menée par la Daimler-Benz à Stuttgart (2), auprès de ses fournisseurs, montre que le 65 % de ses coûts de production sont inscrits au compte des produits, essentiellement des produits terminés, livrés par des entreprises extérieures à son organisation. Le nombre de ces dernières n'a cessé de croître de 1950 (12 643) à 1958 (15 388) et, à cette date, 12 742 appartenaient à la petite entreprise qui réalise moins de DM. 20 000 de chiffre d'affaires, par année, avec la Daimler-Benz. Toutefois, les commandes passées ont surtout grossi le portefeuille des fabriques de moyenne importance (DM. 2 151,2 millions) qui, pour satisfaire à cette demande, ont dû augmenter de 50 % les effectifs de leur personnel en cinq ans.

Ces résultats sont loin d'être stabilisés, car selon l'usine D.B., l'accroissement de sa production profite directement à ses fournisseurs de pièces détachées et accessoires. Elle confirme ainsi ce qu'Henri Ford II formulait par ailleurs, qu'une grande société a tout profit à coopérer avec des centaines, voire même des milliers de petits sous-traitants.

Les nouvelles tendances de l'économie ne paraissent donc pas empêcher cette gravitation mais bien la renforcer, avec une certaine préférence pour l'entreprise de moyenne grandeur.

CONCLUSIONS

Est-il possible d'affirmer que la circulation des matières premières augmentera, alors que celle des produits fabriqués ira en diminuant?

La constatation qui s'impose derechef, c'est un échange sans cesse accru de produits perfectionnés, « spécialisés », allégés, enrichis, immédiatement utilisables par leurs destinataires. La tendance est de traiter, dans toute la mesure possible, le produit sur place pour le délester de toute charge superflue. La politique industrielle doit tendre à valoriser les matières premières en y incorporant le plus possible de travail national.

---

(1) Rapport URI, septembre 1958, tableau 19, p. 190.

(2) *Das Verhältnis des Grossbetriebes zu seinen mittelständigen Zulieferern*, Zurich, « Die Tat », N° 323, 27 novembre 1959.

Il a été observé que

1° La régression en volume des échanges atteint surtout les *matières premières industrielles*;

2° Le recul des transports de *produits sidérurgiques finis* ou *semi-finis* est partout moindre;

3° La part de la *houille*, du fait du progrès réalisé dans l'économie électrique, sera proportionnellement toujours plus réduite dans les échanges, la part du charbon allant sans cesse plus largement à la transformation en énergie secondaire: électricité ou gaz;

D'autre part, l'avantage principal du Marché commun du charbon ne réside-t-il justement pas dans le fait qu'au lieu d'accroître les échanges, « il opère une redistribution rationnelle des débouchés pour les différents bassins »?

4° Le *pétrole* a de plus en plus tendance à se rapprocher des centres de consommation. S'il s'y rend à l'état brut, c'est parce que le transport par pipe-line est meilleur marché que le transport fractionné des différents sous-produits par un autre mode, mais aussi parce que la construction de pipe-lines pour produits finis, établis dans l'intérêt des grandes compagnies, ne se justifierait pas du point de vue de l'économie nationale.

5° Le *gaz* « *fatal* » est également épuré sur les lieux d'extraction pour qu'il serve sans transformation nouvelle chez l'utilisateur; les sous-produits seront à leur tour générateurs d'industries sur place et donc de nouveaux courants de transport;

6° En *agriculture*, les « spécialités » gagneront toujours plus en importance alors que l'échange des denrées « primaires » ne subira que peu de changement;

7° La *rationalisation des programmes de fabrication* dans les diverses industries sera accélérée, afin d'adapter celles-ci aux exigences d'un marché considérablement agrandi; des régions économiques s'ouvriront à de nouvelles perspectives; la vocation de la grande entreprise à se servir pour beaucoup de produits terminés chez des fournisseurs extérieurs persistera.

L'oléoduc lui-même paiera son tribut au progrès; l'arrivée du méthane saharien « affectera non seulement le charbon, mais le pétrole également, notamment les produits lourds ». Les besoins énergétiques de la Communauté sont actuellement couverts à 6 % par le gaz naturel et 1 % pour la zone de l'OECE, alors qu'aux Etats-Unis, en 1957, ils l'étaient à 24 %. En 1958, le gaz manufacturé et le gaz naturel assuraient à concurrence de 6,8 % la couverture des besoins totaux en énergie des pays membres de l'OECE. Le Comité du gaz de l'OECE prévoit, pour l'ensemble de la zone OECE, d'ici 1965, un taux annuel moyen d'augmentation des besoins en gaz de 4,5 à 5,5 %, irrégulièrement répartie selon les régions.

Cette tendance à l'allégement et à la diversification se trouvera encore soulignée par la mise sur le marché de matériaux de densité plus faible, par un

recours toujours plus étendu à la palettisation qui, tout en réduisant la manutention, entraîne une économie de poids dans les emballages, par l'emploi des containers.

Toutes ces observations font augurer que les techniques traditionnelles auront des prestations de plus en plus diversifiées à assurer. Plus que par le passé, elles devront se spécialiser pour s'adapter plus étroitement à l'évolution des échanges de la production industrielle.

C. La circulation des hommes

La crainte ressentie par les auteurs du Traité de voir certaines populations souffrir des déplacements de production, commandés par des reconversions économiques et entraînant des transferts de main-d'œuvre, se trouve exprimée dans les nombreuses clauses de sauvegarde dont le Traité est assorti. La garantie offerte par celles-ci se trouve encore étayée par la création du « Fonds social européen » destiné à apporter une aide temporaire aux ouvriers licenciés à la suite de ces changements et à favoriser leur reclassement. Il peut encore contribuer à des actions préventives contre le chômage.

Ces mesures tendent ainsi à atténuer les conséquences sociales et humaines de l'établissement du Marché commun. Ces précautions sont l'originalité de ce marché institutionnel qui « se distingue du marché manchestérien, en ce sens que, s'il est une zone de « laisser-passer », il n'est pas une zone de « laisser-faire » (1) ».

Une libération des échanges doit donc préalablement résoudre le problème de l'ampleur du chômage technologique, afin d'écarter le risque d'évictions ou de transplantations brutales et massives.

Cette prophylaxie des perturbations sociales, que l'abolition des barrières douanières ou la nécessaire décentralisation (voulue librement ou forcée par l'administration) (2) pourraient engendrer, veut traiter les maux qui seraient suscités par une nouvelle distribution démographique. Mais celle-ci n'est pas seule à modifier le sort de certaines classes laborieuses. Le progrès technique lui-même opérera diverses mutations internes, dont les effets s'exerceront également sur la formation professionnelle. Il s'ensuivra une revision de l'actuel équilibre entre les différents secteurs, pouvant entraîner le dégonflement de l'agricole et du tertiaire.

Le but recherché est donc, par des dispositions adéquates, d'éliminer tout ce qui majore le coût de distribution, sans que le consommateur y trouve une amélioration correspondante des services qui lui sont rendus et, par une libéra-

---

(1) Jacques Rueff: *Une mutation dans les structures politiques, le marché institutionnel des communautés européennes*, Sirey, 1958, Revue d'économie politique, p. 7.

(2) En France, une mesure ministérielle prise en février 1960 vise à interdire aux industriels parisiens l'utilisation du gaz de Lacq. Elle s'inscrit donc dans le programme de décentralisation de la capitale et doit tenter certains chefs d'entreprise à s'implanter dans des régions moins industrialisées, afin d'y utiliser une source d'énergie pratique et bon marché.

tion progressive, d'épargner aux populations des bouleversements profonds.

Reconversions, déplacements de production, changements des spécialités ou orientation vers d'autres activités, décentralisations administratives et économiques, toutes ces modifications vont nécessiter de nouveaux équipements d'infrastructure parmi lesquels certains concerneront les transports. Une politique sélective d'investissements, basée sur les coûts de production, est donc plus que jamais nécessaire. Une des conditions de succès sera de hiérarchiser les prestations que les différents modes de transport seront appelés à assurer.

1. MOUVEMENTS INTERNATIONAUX DE MAIN-D'ŒUVRE

Comme il vient d'être exposé, la libre circulation des travailleurs sera réalisée « selon un plan progressif ». Elle deviendra intégrale dans un délai de douze à quinze ans.

Sans correctif, il est prévisible qu'à cette échéance les salaires tendront à s'égaliser dans tous les pays avec une concentration de l'activité économique plus marquée dans les régions disposant naturellement de ressources minières abondantes et lourdes et de bonnes conditions de transport. Les matières premières lourdes créent une concentration démographique plus dense que les légères parce qu'elles sont pénalisées au point de vue transport par une discale élevée.

Pour éviter que la libre circulation de la main-d'œuvre ne conduise à une forte croissance économique de quelques régions, il a été prévu que les travailleurs non nationaux ne pourront répondre qu'« à des emplois effectivement offerts ». Cette restriction évitera un déséquilibre dangereux sur le marché du travail, empêchera le déclin d'un pays au profit d'un autre.

Il est donc possible d'affirmer que, malgré la perspective d'une libération intégrale réalisée d'ici douze à quinze ans, le déplacement de la main-d'œuvre ne se fera que sur appel. De plus, les syndicats, « sans exclure, bien entendu, la liberté de détermination des individus, exerceront, tant auprès des Gouvernements que des organes exécutifs de la Communauté, une pression en vue d'obtenir que, par une politique concertée d'aménagement du territoire à l'échelle européenne, les emplois nouveaux soient créés, à moins d'impossibilité absolue, dans les régions mêmes où existent des excédents de main-d'œuvre » (1).

En outre, la Banque européenne d'investissements peut jouer un rôle important dans ce domaine, lorsqu'elle sera sollicitée, d'après l'article 130, de financer les projets « visant la modernisation ou la conversion d'entreprises ou la création d'activités nouvelles appelées par l'établissement progressif du Marché commun... »

Et « si, cependant, malgré les freins efficaces inclus dans le Traité, la libération progressive des mouvements de main-d'œuvre entraînait dans un pays déterminé — ou dans une région — une menace sérieuse de chômage, l'Etat intéressé pourrait obtenir, par application de l'article 226 du Traité, la mise en

---

(1) Jacques Tessier: *Les problèmes sociaux*, Sirey, 1958, Revue d'économie politique, p. 243.

jeu de clauses de sauvegarde, dont l'effet serait de suspendre temporairement, pour cet Etat, l'application des mesures de libération, ou d'en ralentir le rythme, jusqu'à ce que la situation soit redevenue normale » (1).

Il apparaît que le trafic-voyageurs supplémentaire qu'enregistreront surtout le rail et la route, tout en procurant à ces derniers des recettes supplémentaires, n'entraîneront aucuns frais appréciables d'équipements nouveaux.

2. MOUVEMENTS TOURISTIQUES INTERNATIONAUX

Réaliser un marché unifié, c'est non seulement libérer le trafic des marchandises de toutes entraves, mais également les importations invisibles, parmi lesquelles le tourisme et le mouvement des capitaux.

C'est pourquoi, dès 1948, l'Organisation européenne de coopération économique (OECE) — devenue depuis décembre 1960 l'OCDE: Organisation de coopération et de développement économique — a reçu comme mission de favoriser toute mesure qui réduirait les obstacles «au commerce habituel» des Etats membres et à la monnaie. Cette libération progressive, notamment des paiements touristiques, doublée d'un assouplissement des formalités douanières, allaient restituer ses lettres de créances au tourisme international.

L'appui efficace des organisations professionnelles internationales et des offices nationaux, qui coopèrent au sein de la Commission européenne du tourisme (CET), facilitèrent l'application des mesures arrêtées par l'OECE: disparition ou assouplissement d'un certain nombre de formalités et de restrictions; suppression du visa ou de la présentation du passeport; levée des restrictions monétaires ou accroissement des allocations de devises; élaboration d'une loi-type sur le camping afin d'encourager le tourisme social; projet d'étalement des vacances, etc.

La publicité intervint à son tour, agissant principalement sur la clientèle d'outre-Atlantique, afin d'attirer celle-ci vers l'Europe et contribuer ainsi à avancer la date à laquelle notre continent « s'affranchirait » de l'aide économique américaine (2).

a) POSITION DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS

1. L'avion

D'après les estimations de la IATA, les passagers qui traversent les océans utilisent de plus en plus l'avion. En 1958, les lignes de l'Atlantique nord en ont transporté 1 193 213, dépassant de 26,8 % les résultats de 1957.

Cette amélioration est en grande partie due à la « classe touriste » (intro-

---

(1) Jacques Tessier: op. cit., p. 244.

(2) La part de l'Europe dans les dépenses touristiques totales des Etats-Unis (y compris les frais de transport) est de 34 % en 1953. D'autre part, le total des exportations européennes visibles à destination des Etats-Unis a été évaluée à 2,4 milliards de dollars (cadence annuelle des pays de l'OECE). Le tourisme, qui correspond à environ 19 % de ce montant d'exportations visibles, demeure donc de loin la première source de dollars de l'Europe. *Le tourisme en Europe en 1953*, OECE, février 1955, p. 14.

duite en 1952 déjà), qui a valu à l'aviation un surcroît de productivité en élevant le taux d'occupation des sièges.

Avec l'apparition des « jets » — et donc la diminution des temps de vols — une « nouvelle classe » est née: « la classe économique », dite aussi classe « sardine », de 20 % meilleur marché que la première classe. Elle représente plus de la moitié du nombre des voyageurs qui empruntent les lignes aériennes de l'Atlantique nord (1958). Dans l'intervalle (1960), la classe inférieure a absorbé la classe intermédiaire « touriste ».

2. Les chemins de fer

L'alinéa réservé à l'avion n'avait d'autre objet que d'attirer l'attention sur ce concurrent des chemins de fer, dont la position est encore contestée par les cars et les voitures.

Malgré l'attrait toujours plus grand de l'avion et du véhicule routier, les chemins de fer tentent de maintenir leur position en trafic international; ils font de notables efforts pour accroître constamment les vitesses, les horaires et le confort des voyageurs: mise en service du TEE, mise à disposition d'un plus grand nombre de couchettes en trafic international.

3. La route

Qu'il soit public ou privé, le trafic routier progresse à un rythme plus rapide que le trafic ferroviaire. Que ce soit en France, en Grande-Bretagne, en Italie, l'accroissement est partout sensible. En Suisse, d'après la Direction générale des Douanes, le nombre de véhicules à moteur entrés a augmenté de 27,7 % en 1954 par rapport à l'année précédente. Pour l'ensemble des Etats de notre continent, les estimations de l'OECE disent que le trafic routier européen sera, en 1970, le triple de celui qui existait en 1954 (1).

Il risque toutefois d'être freiné si l'infrastructure routière ne se développe pas à la même cadence que le parc automobile, dont l'accroissement est le plus souvent motivé par des fins de tourisme.

Le touriste itinérant est à la mode et les lieux où il préfère séjourner le deviennent à leur tour: le camping, le motel. Connaissant le retard de l'Europe et sachant que les Etats-Unis avaient investi, à la fin de 1959, plus de 8,5 milliards de dollars dans le commerce des motels, on peut se représenter l'essor qui attend encore cette forme moderne du tourisme.

4. Essais de collaboration

Des essais de collaboration ont été tentés entre la route et l'avion. Sur le parcours Londres-Nice, par exemple, la route prend le relais de l'avion à Lyon. D'autre part, les voyageurs confient à l'avion leur voiture qui doit les accompagner dans leurs déplacements.

---

(1) OECE, op. cit., décembre 1956, p. 26.

Le chemin de fer assure également ces transports d'automobiles entre Boulogne et Lyon, Paris et Avignon, Amsterdam et Avignon, Ostende et Munich, Grossenbrode/Hambourg et Munich, Mülheim (Ruhr) et Munich, Hambourg et Frederikshavn, Bruxelles et Lyon, ainsi qu'entre Hambourg, Bâle et Chiasso par la ligne du Saint-Gothard et entre Ostende, Schaerbeck et Milan par le Lœtschberg et le Simplon. Pendant l'horaire d'été 1960, les CFF ont fait circuler entre Zurich et Avignon, une fois par semaine, dans chaque sens, un nouveau train pour le transport d'automobiles.

Les automobilistes se rendant dans le Midi de la France ou l'Espagne auront ainsi la possibilité de passer la nuit en wagons-lits, sans être dérangés dans leur sommeil au passage de la frontière à Genève.

Quant aux *courants touristiques*, leur direction essentielle est de suivre l'axe Nord-Sud. Ils sont relativement stables. Ils le demeureront, car le vieil atavisme de la recherche d'un climat plus doux est toujours agissant. Les facilités destinées à développer les voyages comme les billets familiaux ou les voyages à crédit ou l'introduction de classes encore plus économiques amplifieront sans les modifier les sens de ces courants.

b) PERSPECTIVES

1. *D'une manière générale*, l'importance du coût des déplacements dans le montant global consacré au mouvement touristique n'accroîtra le marché des touristes que dans la mesure où la part réservée aux transports sera réduite. L'effort de propagande touristique entrepris en Amérique profitera d'autant plus à l'hôtellerie européenne que la nouvelle mise en service des avions à réaction sur les lignes Amérique-Europe aura entraîné une baisse sensible des tarifs des transports.

2. Mais, sur le plan du *tourisme intra-européen*, la tendance actuelle de l'homme en vacances est d'abréger de plus en plus ses séjours. Il manifeste une propension marquée à la mobilité qui l'amène à visiter souvent plusieurs villes sinon plusieurs régions pendant sa période de congés. Si les recettes provenant du tourisme s'améliorent, une part plus grande ira aux transports qui devront s'efforcer de rendre leurs correspondances toujours plus rapides.

3. Du côté de l'Europe en formation, les mesures de libération prises ces dernières années sous l'égide de l'OECE seront encore accélérées. En effet, l'*Europe des Six* deviendra rapidement un espace touristique intégré, au sein duquel les nationaux pourront se déplacer librement.

Divers aspects s'en dégagent d'ores et déjà:

— Possibilités de solliciter la main-d'œuvre pour l'hôtellerie et ses branches annexes sur un marché de travail élargi;

— Facilités pour l'hôtellerie de bénéficier, au même titre que les autres secteurs de l'économie, des avantages offerts par la Banque européenne d'investissements;

— Action de propagande touristique massive et judicieusement guidée sur les secteurs intéressants de la demande afin d'obtenir un dosage meilleur des zones et des périodes de grosse fréquentation;
— Introduction éventuelle d'une monnaie touristique (chèque Euro-Tour);
— Baisse probable des prix de revient du fait de la franchise douanière améliorant conséquemment les prix d'achat des fournitures de l'hôtellerie et des autres entreprises touristiques.

4. Quant au récent accord sur l'*AELE*, il se limite en principe au trafic marchandises. Il se réserve, toutefois, de tenir compte de certaines transactions invisibles si le besoin en est.

Cela signifie que le tourisme n'intervient qu'indirectement dans la constitution de l'Europe des SEPT. L'unité touristique, à l'instar du Marché commun, n'est donc pas prête d'être réalisée et la séparation en trois entités géographiques (Suisse/Autriche, Etats Scandinaves et Portugal) accentue la dispersion.

5. Pour la *Suisse*, la Petite zone de libre échange a apporté en 1958, le 21,6 % des nuitées d'hôtes étrangers alors que la C.E.E. lui en procurait le 60 %. De ce seul point de vue déjà, notre pays a un intérêt majeur à favoriser toute entente entre ces deux groupes économiques.

6. Les *fluctuations saisonnières* du nombre des arrivées de touristes étrangers dans certains pays d'Europe en 1954 montrent de fortes variations. Les pourcentages du trafic total mensuel qui sont de 3 %, pendant les premiers mois de l'année, montent en flèche en juillet et août (19 %) pour retomber presque aussitôt à 4 %. Ces taux ne changent que fort peu d'une année à l'autre (1).

Il y a donc un problème de coordination entre les milieux patronaux et les gouvernements, les syndicats, les transporteurs à résoudre, afin d'alléger les charges excessives créées par les « périodes de pointe » touristiques (2).

Une solution dans ce sens est d'autant plus urgente que le tourisme réagit avec une particulière sensibilité à toute détérioration de la situation politique ou économique. Il faut donc calculer les équipements en fonction d'une croissance de l'afflux des touristes — jusqu'en 1956, bien que variable, elle a atteint le niveau élevé de 10 à 16 % annuellement, pour diminuer ensuite et se stabiliser entre 6 et 10 % — et d'un meilleur étalement de cet afflux.

7. *Dans le domaine des transports* le trafic de l'Amérique du Nord vers l'Europe se dispute entre l'avion et le bateau. Le trafic européen est supporté en presque totalité par le chemin de fer, la route et la navigation aérienne. Le dynamisme montré par ces moyens contraste dangereusement avec le caractère statique de l'hôtellerie. « Si cette situation persiste, on court le risque que les lignes maritimes et aériennes transatlantiques ne soient détournées de l'Europe au profit d'autres régions mieux équipées et non encore saturées » (3).

---

(1) OECE: *Le tourisme en Europe*, 1955, Paris, janvier 1956, p. 11.

(2) Le Comité du tourisme de l'OECE étudie la possibilité de réglementer la circulation des transports routiers commerciaux, afin de remédier à l'encombrement actuel de certaines grandes routes internationales. Certains pays ont déjà pris des mesures dans ce sens (Allemagne, Italie, Suisse).

(3) OECE: *Le tourisme en Europe*, Paris, novembre 1957, p. 13.

8. Quant à la *préférence marquée par le touriste* pour ses déplacements, une enquête menée en France (1) et dont il faut user avec beaucoup de précaution, montre l'évolution suivante:

	1951	1955
Train	63 %	43 %
Car	11 %	16 %
Automobile	20 %	30 %
Scooters	6 %	11 %

Faut-il en déduire que les Français utiliseront de plus en plus les moyens de transport individuels?... C'est en tout cas un indice que le salarié et le jeune visiteur participent toujours plus nombreux aux mouvements touristiques.

D. Conclusion:

L'analyse de ces nouvelles tendances fortifie l'observateur, même à son insu, dans l'impression que les transports sont moins agents que patients de l'économie. Ils paraissent subir le cours des événements plus qu'ils ne le dirigent. Leur inaptitude apparente à servir d'élément directeur tient au fait qu'ils n'obéissent pas aux règles habituelles du marché. En effet, l'offre de transport ne peut se stocker: « c'est la marchandise la plus périssable qui soit! » (2) D'autre part, l'élasticité de la demande globale — en fonction des prix — étant très faible, pendant une période de 4 à 5 ans, toute modification conjoncturelle réagit instantanément sur les transports, sans que ces derniers puissent y apporter un correctif en pratiquant des prix plus attractifs. En outre, l'obligation d'exploiter et de transporter exige que certaines entreprises disposent d'une capacité de transport à la mesure de la demande intervenant en périodes de pointe saisonnière.

C'est cet aspect économique particulier qui rend difficile l'articulation entre les transports et l'économie et contribue à leur faire une réputation de « services ». D'autre part, il met un obstacle sérieux à toute entente internationale sur le plan commercial.

Le Traité de Rome montre qu'il s'est ressenti de ces contingences, lorsqu'il dispose que les Etats membres atteignent les objectifs fixés par le traité « dans le cadre d'une politique commune des transports », sans autre précision. Il se borne ainsi à n'émettre qu'une indication formelle.

Pourtant les transports sont davantage qu'un simple moyen technique mis à la disposition des autres activités économiques et soumis à celles-ci. Ils sont la fonction organisatrice du processus de production et de répartition de notre

---

(1) OECE, op. cit., p. 15.

(2) Selon l'expression de Paul Le Vert: *Idées fausses et aux dilemmes en matière de coordination des transports.* Conférence donnée à Lausanne le 21 novembre 1959.

économie moderne. Parce qu'ils figurent le lien entre les sources d'approvisionnement et les utilisateurs, leur intervention est décisive pour promouvoir l'accroissement du produit social. Encore faut-il qu'on leur donne les moyens d'assurer cette liaison d'une façon rapide, sûre et économique.

Ce qui empêche la réalisation de cette notion pourtant simple et claire, ce sont d'abord les diverses missions confiées aux transports dont beaucoup ne présentent aucun caractère commercial. Ensuite, le fait que les voies qui supportent le trafic d'échanges appartiennent à la collectivité; il s'en suit que c'est de la contribution de celle-ci que dépend leur maintien ou leur développement.

Ainsi, le prix du transport devant concilier à la fois les intérêts de l'entreprise, de la collectivité et de l'économie dans une zone déterminée et demeurer aussi bas que possible, il n'est pas surprenant, dès lors, que la cadence de l'essor des transports ait été ralentie par rapport à celle des autres secteurs d'activité.

Ces mêmes servitudes ont joué dès l'instant où il s'est agi, sur le plan international, de s'entendre sur une notion commerciale commune de rentabilité économique générale. En effet, les composantes diverses qui doivent trouver leur équilibre à l'intérieur de ce prix de transport, fortement grevées par les différentes réglementations nationales de transport issues de nécessités particulières et de facteurs extra-économiques, ont rendu les prestations de transport difficilement concurrentielles par delà les frontières.

Néanmoins, malgré ces difficultés et en dépit des entraves politiques, les transports ont très tôt commencé l'œuvre de rapprochement européen. Soucieux du bien-être de tous, ils ont recherché une intégration à l'échelon d'un continent, même si leurs efforts n'ont guère pu déborder au-delà du domaine réservé à la technique et au droit des transports.

SECTION 2: LA CONTRIBUTION DES TRANSPORTS A LA RECHERCHE DE SOLUTIONS EUROPÉENNES

I. Les conventions plurilatérales

A. LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

« Très tôt, les administrations se sont rendu compte qu'il fallait mettre un terme au régime des contrats bilatéraux et qu'il fallait amener tous les pays, à commencer par ceux dont le voisinage créait des communautés d'intérêts, à définir et à faire appliquer des règles uniformes de nature à faciliter la collaboration entre Etats ». (UIC)

De nombreuses questions furent résolues qui dénotent les progrès réalisés en matière de coopération européenne.

1. SUR LE PLAN TECHNIQUE

C'est sur le plan technique que les résultats les plus importants ont été d'emblée enregistrés:

a) *L'interchangeabilité des pièces de rechange des wagons à marchandises* est aujourd'hui un fait acquis. L'accord dans ce domaine permet de réduire la durée pendant laquelle un wagon avarié reste immobilisé. En recherchant une entente dans le domaine limité de l'interchangeabilité plutôt que dans celui de la standardisation, les transports ferroviaires laissent à cette dernière le temps de mûrir pour qu'ils puissent valablement choisir entre les différentes techniques encore en voie d'évolution.

b) Les recherches ont été également poussées vers l'*unification de certaines caractéristiques des wagons*, dans le dessein de faciliter le travail des usagers et de permettre un meilleur emploi de la capacité du wagon. Parallèlement, une *normalisation des emballages et des engins de manutention* se prépare afin d'assurer une rentabilité accrue de matériel roulant: mise à disposition des wagons accélérée et retour en charge des wagons d'une autre compagnie rendu plus fréquent.

c) Chaque année, de nouvelles *spécifications communes* s'appliquant aussi bien au *matériel fixe que roulant* viennent augmenter le nombre de celles qui ont déjà été adoptées.

d) Par la *standardisation du matériel à marchandises*, l'objectif visé consiste à réduire le nombre de types de wagons en circulation. Ainsi il sera possible de passer à des constructions en série et de mettre en compétition tout fabricant européen. On imagine les avantages financiers découlant d'une telle opération, sans compter la simplification d'entretien qui en résultera.

e) *La Convention EUROP*

Au lieu de procéder au renvoi individuel des véhicules, la Deutsche Bahn et la SNCF convinrent, en 1951, de tenter une expérience: assurer simplement l'*équilibre numérique* des wagons échangés de part et d'autre, afin de réduire au maximum les parcours à vide improductifs. Cet équilibre serait assuré par un stock de véhicules, constitué à proximité immédiate de la frontière commune. Dès qu'un wagon quitte un réseau, il est compensé sans retard par le prélèvement sur ce stock d'un wagon aux caractéristiques équivalentes.

Après avoir analysé les besoins commerciaux des deux pays, le pool se vit confier 100 000 wagons (50 000 français, dont 30 000 couverts et 20 000 tombereaux et 50 000 allemands, dont 10 000 couverts et 40 000 tombereaux).

Cette exploitation en banalité donna de si bons résultats qu'un certain nombre d'administrations envisagèrent l'extension de cette mesure, connue sous le nom de régime EUROP.

Les CFF réunirent en novembre 1952, à Brissago, les délégués des administrations ferroviaires de 10 pays: l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Sarre et la Suisse. Les discussions aboutirent à mettre sur pied la convention EUROP

relative à l'utilisation en commun d'un parc de 160 000 wagons à marchandises couverts et ouverts. Cette convention fut signée à Berne, le 2 mars 1953, et entra en vigueur le 15 mars de la même année.

Les premiers résultats montrèrent « qu'avec un parc européen correspondant à 20 % de l'effectif total, plus de 50 % du trafic total sont effectués avec ce matériel et que l'économie en parcours à vide est de l'ordre de 300 000 wgs/km par jour ouvrable » (1).

Contrairement au régime RIV qui facture en fait la fourniture d'un wagon chargé en trafic international au compte de l'Administration sur le réseau de laquelle s'effectue le transport, le régime EUROP par son système de compensation immédiate procède comme s'il y avait transbordement aux frontières. Le paiement du wagon à sa valeur, à défaut du remplacement en nature, intervient sous la forme d'une redevance de location calculée chaque jour où l'équilibre n'est pas réalisé.

Pour montrer que les avantages par rapport au régime RIV n'étaient pas simplement d'ordre comptable, la commission EUROP procéda à un sondage, pendant la période du 13 au 26 février 1954 qui révéla que (2)

1.) pendant la durée du sondage, l'ensemble du trafic international intéressant les dix administrations adhérentes a été assuré:
   — 50 % en wagons EUROP pour les wagons couverts,
   — 60 % en wagons EUROP pour les wagons tombereaux;

2.) pendant cette même période, et malgré des conditions d'exploitation anormales fortuites qui se sont présentées sur les lignes de certaines Administrations, l'ensemble de la Communauté a réalisé une économie de:
   — 2,5 millions de wgs/km vides pour les wagons couverts,
   — 2,1 millions de wgs/km vides pour les wagons tombereaux;

3.) par rapport aux parcours à vide qui auraient été effectués en régime RIV intégral, les nombres indiqués ci-dessus représentent:
   — 27 % d'économie de parcours à vide pour les wagons couverts et
   — 11 % d'économie de parcours à vide pour les wagons tombereaux;

4.) les parcours à vide comparés aux parcours en charge ont fait apparaître une réduction des pourcentages de:
   — 10 % pour les wagons couverts et de
   — 7 % pour les wagons tombereaux,

   par rapport à ce qui se serait passé si le trafic avait été effectué en régime RIV intégral.

Le parc commun compte aujourd'hui plus de 167 000 wagons. Il sera encore augmenté en proportion de l'accroissement du trafic, au cours des années à venir. D'autre part, la réduction progressive prévue à partir du 1er janvier 1958, par « les dispositions transitoires insérées dans la

(1) Bulletin UIC: *La Commission économique pour l'Europe et la Division des transports*, 1955, p. 52.
(2) Bulletin UIC: Lambert et Carmouze: *La revision de la Convention EUROP*, 1955, pp. 271-274.

convention pour ménager aux Administrations à importation prédominante ou de transit un passage sans heurt du régime RIV au régime EUROP », aura pour conséquence qu'à partir du 1er janvier 1963, le régime EUROP sera appliqué intégralement, la compensation en wagons entre administrations adhérentes devant être faite immédiatement.

f) *les wagons de particuliers* par leur propre statut juridique (ils tombent simultanément sous le coup de deux contrats:

— *d'immatriculation* (qui règle les relations entre le titulaire du wagon et le chemin de fer immatriculateur) et

— *de transport* (qui définit les relations entre expéditeur et destinataire d'une part et le voiturier d'autre part))

n'ont pu être soumis aux règles complexes édictées pour le matériel roulant ordinaire. Néanmoins, par rapport à leur mode de construction et d'entretien, il a été prévu une réglementation aussi identique que possible à celle du matériel des compagnies ferroviaires, afin que leur assimilation en trafic interne ou international se fasse sans difficulté.

g) Les locomotives et notamment les *locomotives Diesel* ont été prises en charge par la standardisation dont divers modèles de base ont été retenus pour les études qui sont en cours.

Celles-ci sont placées sous la direction de l'Office de recherches et d'essais, ORE (cf. page 149).

h) Un exemple de coopération internationale est encore donné par les chemins de fer dans le domaine de l'*électrification*. En Suisse, les CFF ont été électrifiés à 100 % dès 1960, et toutes les compagnies privées à 97 %.

Cette proportion est loin d'être atteinte sur les autres réseaux européens. En France, la SNCF était électrifiée à 16,6 % à fin 1958, mais ces lignes acheminaient le 51 % du trafic.

Des échanges d'informations ont lieu régulièrement, au cours desquels les réalisations et les expériences faites par les divers réseaux sont commentées. Ils permettent de passer plus rapidement à un système unifié pour toutes les lignes devant encore recevoir la caténaire.

Faute de consultations déterminées à temps, mais faute aussi de moyens, les diverses solutions nationales n'ont guère, jusqu'à ces dernières années, contribué à adopter un système uniforme.

— Cinq pays — l'Allemagne, l'Autriche, la Norvège, la Suède et la Suisse — utilisent le courant alternatif monophasé 15 000 V/$16^2/_3$ pér.;

— Les Pays-Bas emploient le courant continu, tout comme la Belgique mais sur une tension différente;

— La France s'est décidée pour le courant alternatif monophasé à fréquence industrielle de 25 000 V/50 pér., tandis que l'Italie attend encore le moment d'unifier les deux systèmes installés sur ses réseaux.

i) La sécurité aux *passages à niveau* est un souci et non des moindres des organisations de transports. Avec la densité des réseaux ferroviaires et routiers

européens alliée à l'accroissement de la circulation automobile, ces passages sont devenus la cause d'accidents de plus en plus nombreux.

C'est pourquoi le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe a rédigé, en décembre 1955, une réglementation (1), dont le but est d'unifier, tant que faire se peut, les différentes dispositions édictées dans le domaine de la signalisation automatique aux passages à niveau sans barrières.

L'unification recherchée offre quatre variantes, mais elles donnent toutes à la lumière rouge clignotante la signification de signal d'arrêt pour les usagers de la route.

Pour la plupart des réseaux ferroviaires, qui supporteront la dépense de telles installations, elle réduira le risque d'accidents, en attendant qu'il soit possible de supprimer les passages à niveau.

En *Suisse*, à fin juin 1959, la protection des 3996 croisements, au niveau des rails, avait lieu de la manière suivante:

— 1630 passages à niveau sont munis de barrières desservies par le personnel du chemin de fer;

— 107 passages à niveaux possèdent une signalisation automatique (5 d'entre eux sont équipés de demi-barrières automatiques); et les

— 2259 passages à niveau restants ont des barrières non desservies ou une signalisation non automatique (2).

j) Comme la technique évolue constamment, des experts des administrations appartenant à l'UIC (tous les pays d'Europe à l'exception de l'URSS) se réunissent chaque année à Genève avec leurs collègues américains et soviétiques pour se consulter sur des questions déterminées. La première réunion a eu lieu en 1956.

Diverses solutions techniques ont été recherchées pour augmenter la sécurité des transports, tout en provoquant des économies comme celles de simplifier la question de l'emballage, de réduire les taxes de transport, les manutentions, d'activer la rotation du matériel et de faciliter l'accomplissement des formalités douanières.

Parmi ces solutions, il y a lieu de noter l'emploi des *containers* en trafic international, qui doit obéir à des normes précises tant en ce qui concerne les dimensions et poids maxima autorisés, que les dispositifs de fermeture, de remplissage et de vidange, l'aptitude de ces containers à être manutentionnés par soulèvement, leur résistance, leur stabilité, etc.

Conjointement à ces travaux, un *pool européen des palettes* est en voie de constitution, basé sur le principe de la convention EUROP. Une fois l'accord réalisé sur les détails techniques, les palettes pourront suivre le chargement jusqu'à destination, sans que le pays expéditeur ait à se préoccuper de leur

---

(1) Benjamin Tapernoux: *La Vie internationale*. Annales suisses d'Economie des transports, N° 1, 1956, pp. 62-63.

(2) M. Portmann: *Suppression, protection et remplacement des passages à niveau*, Berne, « Le Cheminot » N° 25, 19 juin 1959, p. 4.

retour, puisque la compensation interviendra immédiatement aux points frontaliers.

Dans le domaine du trafic rail/route, divers résultats ont été acquis. C'est ainsi que le *service de porte à porte* a été élargi, grâce à la possibilité de faire rouler les wagons de chemin de fer sur la route ou de placer directement les engins routiers sur les wagons, soit avec leur axe parallèle à la voie ou perpendiculaire à la voie.

k) Des décisions importantes ont également été prises dans le *trafic international des voyageurs :*

i) En décrétant la réforme du régime des classes de voitures pour l'horaire d'été 1956, les chemins de fer ont pris une mesure débordant largement le cadre d'une simple performance technique. Plus que la preuve de leur faculté d'adaptation aux conditions modernes de transport, c'est la constatation que la clientèle se différencie de moins en moins, sous l'effet des niveaux de vie des diverses classes sociales qui tendent à se rapprocher, les goûts eux-mêmes se satisfaisant d'une gamme réduite d'installation de confort.

Mais c'est aussi la démonstration que malgré les incidences commerciales, sociales et psychologiques différentes selon les pays, le souci de simplification et le désir de collaboration l'ont emporté.

ii) L'introduction des couchettes à six places par exemple, en deuxième classe, a permis d'augmenter notablement le nombre de places « couchées ».

iii) En reliant toutes les capitales d'affaires de l'Europe occidentale par les rapides Trans-Europ, les chemins de fer ont créé, avec le service d'été 1957, un réseau européen par rames automotrices. Le TEE est né de l'idée qu'il devait exister, en trafic international, un besoin latent de relations ferroviaires permettant d'effectuer, dans une matinée ou un après-midi, des trajets de 500 à 700 km (1).

Soixante-dix centres industriels et commerciaux de sept pays de l'Europe occidentale (France, Suisse, Italie, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Allemagne) se trouvent ainsi réunis, l'Autriche ouvrant son réseau à la ligne Milan-Munich qui transite par elle.

On voulait « des unités plus maniables que les trains du type classique composés d'un nombre relativement important de voitures directes à destinations différentes, comportant des relais de locomotives et des remaniements de composition en cours de route ».

Dans le *trafic international des marchandises*, l'UIC a décidé de créer dans le cadre de la Conférence européenne des horaires de trains de marchandises, des trains rapides de marchandises (TEEM), semblables aux trains automoteurs TEE. Ces rapides de marchandises sont appelés à relier les principaux

(1) Dr Ir. F. Q. Den Hollander : *Cinq années de Trans-Europ Express*, « L'Année ferroviaire » 1960, Librairie Plon, Paris, pp. 23-30.

centres européens de production et de consommation dès l'entrée en vigueur de l'horaire des trains de marchandises 1960-61.

* * *

Grâce à l'unification des prescriptions du matériel roulant et de traction, des normes de l'infrastructure, des lignes de contact, des installations de sécurité et de signalisation, les chemins de fer s'efforcent d'obtenir de plus longs parcours d'interpénétration afin d'améliorer la productivité. En cas de trafic de pointe, ils peuvent se prêter une aide mutuelle. Et surtout ils facilitent, parce qu'ils les ont dans bien des cas anticipés, l'application des accords du Marché commun; en effet, grâce à leur prévoyance, ils ont simplifié leurs possibilités d'approvisionnement auprès des constructeurs ou des ateliers de réparations européens entrant en ligne de compte, et se sont ainsi ménagé des prix réduits.

* * *

Tant que les discussions se limitent aux questions techniques, l'accord intervient sans difficultés majeures. En revanche, dès qu'elles abordent d'autres domaines, les embûches se dressent nombreuses sur la voie de l'entente.

2. SUR LE PLAN DOUANIER

Cependant, sur le plan douanier, divers accords sont intervenus.

La CIM, en son *article 15*, dispose qu'« en cours de route, les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales et de police, et autres autorités administratives, sont remplies par les chemins de fer. Toutefois, l'expéditeur peut, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations prévues à l'alinéa ci-dessus pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles, sans qu'en résulte pour lui le droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations ».

L'*article 17*, relatif au paiement des frais de transport, dit que « si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport ainsi que tous les autres frais qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice < >, il l'indique par le mot « franco » ».

Aux termes de l'*article 25* de la CIV, il est prescrit que « le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à la main. Il doit assister à ces visites, sauf exceptions admises par le règlement ».

De telles dispositions, aujourd'hui où il n'est question que de libre circulation des hommes et des biens, rappellent une période que personne, sans doute, ne voudrait voir renaître.

Dans le dessein de faciliter, dans toute la mesure possible, le franchissement des frontières, *deux conventions internationales* ont été élaborées qui furent

signées en 1952, l'une ayant trait aux *voyageurs et bagages transportés par voie ferrée*, l'autre aux *marchandises*. Elles posent les principes de la création de gares-frontières à contrôles nationaux juxtaposés, en fixent le régime et indiquent comment les contrôles de police et de douane peuvent s'opérer en cours de route. Elles ont également mis au point une formule simplifiée de déclaration-soumission internationale pour le transit de douane (modèle TIF), actuellement en revision, pour tenir compte des modifications suggérées par la pratique.

Divers problèmes douaniers ont été soulevés par l'exploitation commune EUROP, car il s'agit de déterminer quels sont la nature et le volume des pièces de rechange utilisées, et sur quelles différences jouent les valeurs de ces articles selon les pays. Dès que ces renseignements seront réunis, il sera possible de rédiger une convention qui doit faciliter les remises en état à l'étranger des wagons du pool.

3. SUR LE PLAN JURIDIQUE

Sur le plan juridique, de nombreuses conventions multilatérales ont été signées:

a) Parmi les plus anciennes avec l'*Unité technique*, nous connaissons les accords internationaux pour l'échange du matériel de transport *RIV et RIC*, et les divers règlements qui furent édictés concernant l'utilisation réciproque tant des wagons à marchandises, des wagons de particuliers, que des voitures et des fourgons.

b) Les textes des actuelles *Conventions internationales des voyageurs et des marchandises CIV/CIM* sont issus de la VI[e] Conférence de revision des conventions de Berne tenue dans cette ville du 20 au 25 février 1961. Elle réunissait les représentants de tous les Etats contractants, ainsi que ceux des diverses organisations gouvernementales et non gouvernementales. Les nouvelles conventions CIV et CIM portent la date du 25 février 1961. Elles maintiennent, dans l'ensemble, les positions du chemin de fer et améliorent, sur certains points, celles de l'usager. Les révisions périodiques sont devenues possibles, grâce à l'article 67 qui permet la refonte de certains articles par une procédure accélérée, avant la Conférence ordinaire qui doit se réunir, en principe, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur d'une convention.

Cette disposition a été introduite afin de tenir compte de l'évolution rapide à laquelle est soumis le monde économique moderne.

C'est ainsi que des commissions d'experts peuvent être convoquées dès que des décisions portant revision doivent être prises ou dès que des propositions, relatives aux objets exclus ou admis sous certaines conditions ou qui concernent le Règlement international des wagons de particuliers *RIP* et le Règlement international concernant le transport des containers *RICO* doivent être formulées.

A la Conférence de Berne, des propositions et suggestions ont été présentées en assez grand nombre par les gouvernements et les organisations

internationales. Elles avaient, préalablement, fait l'objet de nombreux débats au sein de commissions préliminaires de révision qui siégèrent, à plusieurs reprises, de mars 1960 à janvier 1961. La conférence diplomatique de révision a, en général, entériné les amendements qui avaient été élaborés par les commissions préliminaires.

Grâce à la procédure accélérée, certaines décisions pourront être appliquées six mois après leur notification aux Gouvernements.

La CIM contient en outre quelques dispositions particulières qui ont été débattues par plusieurs organisations internationales, parce qu'elles pouvaient intéresser d'autres modes que le chemin de fer: c'est le cas:

1° Pour les *matières dangereuses:* par le risque que représente le transport de certaines marchandises, l'article 3 de l'annexe I de la CIM exclut du transport:

a) les matières sujettes à explosion,
b) les matières sujettes à l'inflammation spontanée,
c) les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection (sauf exceptions indiquées à l'annexe I).

La première réglementation internationale des *Matières dangereuses* date du 14 octobre 1890 et fut mise en vigueur le 1er janvier 1893 sous le nom de Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer, avec également une annexe relative aux objets admis au transport sous certaines conditions. Puis, de revision en revision, elle a pris la forme définitive de l'article 3 rappelé ci-haut.

Le Royaume-Uni n'ayant pas adhéré à la CIM, il s'ensuit quelques difficultés dans le trafic avec ce pays (refus d'acceptation du système de classification et d'étiquetage, etc.).

2° Des modifications furent également apportées aux Dispositions complémentaires (DC) de la CIM, en vue de prévoir, en trafic international, des délais spéciaux pour l'acheminement des *denrées périssables.*

Le CIT, dans sa réunion tenue à Saint-Gall en septembre 1949, a étudié un nouveau texte à la DC N° 1 à l'article 11 de la CIM, tendant, pour les denrées nommément désignées et acheminées en petite vitesse, à porter à 200 km le délai actuel de 150 km (par jour).

c) La Réglementation des *Wagons de particuliers* (RIP) (1) a été étudiée par les organisations tant gouvernementales (Commission économique pour l'Europe (ECE), Office central des transports internationaux (OCTI) que non gouvernementales (Chambre de commerce internationale (CCI) et Union internationale des chemins de fer (UIC).

Le RIP, annexé à la CIM, mis en vigueur le 1er octobre 1938, ayant suscité de nombreuses critiques, il fut remplacé par étapes successives. Aujourd'hui, c'est le RIP de 1956 qui règle le droit de transport international

(1) Eug. Mermet: *La réglementation des wagons de particuliers.* Bulletin UIC, 1956, pp. 78-91.

des wagons de particuliers définis comme étant des wagons « de types spéciaux ou munis d'aménagements spéciaux immatriculés au nom d'une personne (titulaire) dans le parc des wagons d'un chemin de fer ».

A l'heure actuelle, l'immatriculation se fait partout d'une façon presque uniforme. Il resterait à trouver la solution qui permette d'appliquer le même régime de responsabilité, quelle que soit la situation dans laquelle se trouve le wagon en trafic international et instituer l'indemnité pour privation de jouissance réclamée par l'*Union internationale des propriétaires de wagons particuliers* (UIP).

Les avantages d'une telle organisation sont nombreux pour les chemins de fer: fidélité de la clientèle, équipement et entretien aux frais de celle-ci, etc.

Les transports ayant de plus en plus tendance à se spécialiser, les wagons de particuliers apportent déjà une solution technique et aussi une réponse à la répartition du trafic.

d) La CIM ayant donné naissance à de multiples droits et obligations, les Administrations ferroviaires décidèrent de les réunir en un texte: *Convention uniforme entre les Administrations de chemins de fer relative au transport international des marchandises par chemin de fer* (CTM), entrée en vigueur le 1er avril 1932.

Elle remplace cinq conventions élaborées antérieurement par le CIT et qui avaient trait

— à la transmission des marchandises et au partage des indemnités;
— au règlement du dévoyé;
— au règlement des demandes de détaxes;
— aux taxes, remboursements ou débours et frais accessoires devenus irrécouvrables par suite du calcul inexact ou de non-encaissement;
— aux bulletins d'affranchissement.

e) La *Convention internationale sur le transport de voyageurs et des bagages par chemin de fer* (CIV) a fait naître également des rapports de droits et d'obligations entre administrations ferroviaires qui ont été codifiés pour une part dans la *Convention relative à la répartition des indemnités et des taxes dans le transport international des voyageurs et bagages par chemin de fer* (CRV).

Conclusion:

Cette simple énumération montre combien une convention comme la CIM peut susciter de revisions. Aujourd'hui encore, toutes les lacunes qu'elle présente n'ont pas été éliminées. Ses règles ont néanmoins été assouplies, afin de ne pas empêcher, par des méthodes hors de notre temps, la réalisation des grandes échéances économiques de l'Europe. Un gros travail de débroussaillage est ainsi accompli et les jalons posés par les commissions chargées de revisions permettront d'apprécier à l'avenir les événements dans une perspective beaucoup plus vaste.

4. SUR LE PLAN ADMINISTRATIF

Sur le plan administratif, de nombreuses ententes sont venues alléger le travail des diverses Compagnies ferroviaires, tout en offrant à l'usager les facilités d'un « trafic international « nationalisé » ».

a) Les *billets internationaux* pour le transport des voyageurs correspondent à des modèles précis consignés dans un recueil (MBI);

b) Des *prescriptions communes* d'expédition pour le transport des voyageurs et des bagages en service international (PIV) ont été fixées;

c) Tout comme pour le trafic marchandises (PIM) et les colis express (RIEX);

d) Toutes les Administrations ferroviaires (à l'exception de l'URSS, la Finlande, l'Espagne, le Portugal et la Turquie) étaient présentes lors de la Conférence européenne des horaires de Paris, novembre 1955, pour discuter d'une présentation simplifiée du *livret-indicateur LIM*, d'améliorer les correspondances et de concentrer les courants internationaux du trafic-marchandises sur les passages principaux les mieux adaptés et ayant le meilleur rendement pour les denrées périssables;

e) Un groupe d'experts a été chargé d'étudier un *plan comptable uniforme* pour les grands réseaux de chemins de fer, qui doit servir de base à une méthode rationnelle de calcul des prix de revient;

f) D'autre part, l'UIC travaille à l'établissement d'une nouvelle *Nomenclature uniforme des marchandises* (NUM), qui a déjà été confrontée avec la Nomenclature douanière de Bruxelles (NDB) et qui doit contenir en plus un tableau de concordance avec la classification type acceptée pour le commerce international par les Nations Unies (CTCI) (1).

Un projet de terminologie tarifaire est en outre envisagé pour être soumis à l'IRU (Union routière internationale), à l'UNIF (Union pour la navigation fluviale internationale) et à la Commission centrale pour la navigation du Rhin, dans le dessein d'aboutir à une sorte de dictionnaire des termes tarifaires employés par les trois modes de transport.

5. SUR LE PLAN TARIFAIRE

Les prescriptions contenues dans la *Convention de Barcelone* de 1921 et *celle de Genève* de 1923 connurent une application trop large pour qu'elles pussent véritablement éviter les discriminations *tarifaires*.

« Des divergences de principe existent, en effet, sur le but même des *tarifs ferroviaires* ». Certains pays, comme la Suisse, l'Italie, n'ont pas encore renoncé

---

(1) A sa session annuelle du 5 au 9 décembre 1960, le Comité des transports intérieurs de l'ECE a adopté à l'unanimité une classification statistique des marchandises applicable aux trois modes principaux de transports intérieurs et destinée à être utilisée à la fois pour les statistiques nationales et les statistiques internationales. L'application progressive de cette classification dans les pays européens doit permettre d'obtenir des statistiques comparables du mouvement des marchandises. La classification adoptée est en harmonie avec la CTCI et la NDB. La classification est subdivisée en deux parties: une classification détaillée comportant 170 positions et une classification condensée comportant 20 catégories. (Document ECE/TRANS/151 du 16 décembre 1960.)

à user de ceux-ci comme d'un instrument de la politique économique et sociale du Gouvernement. Ils sont demeurés dans la ligne de l'époque où les chemins de fer jouissaient d'un monopole de fait. D'autres pays, comme les Pays-Bas, ont admis la disparition de ce monopole et ont donc rendu aux chemins de fer la liberté commerciale qu'ils réclamaient en leur imposant, toutefois, le respect des prix plafonds. Une troisième catégorie d'Etats, tout en admettant de libérer les réseaux ferrés des obligations tarifaires, considèrent que la chose est encore prématurée.

D'autre part, aucun système tarifaire n'est basé soit sur la notion de prix de revient, soit sur celle de la valeur de la marchandise. Les systèmes mixtes sont la règle avec, selon les pays, une prépondérance pour la première ou la seconde des variantes. On peut dire que le barème pour chaque tarif de marchandises et pour chaque condition de tonnage est fixé à l'intérieur d'un éventail dont les limites extrêmes sont le coût marginal (barème plancher) et le prix de la concurrence (barème plafond). En outre, et comme si les écueils à une harmonisation tarifaire n'étaient pas suffisamment malicieux, on s'est ingénié à multiplier les classes de tarif en trafic intérieur.

C'est donc entraînée dans les remous de ces innombrables méandres que la question de l'*Unification des tarifs ferroviaires* a été abordée (1).

En *trafic-voyageurs international*, l'accord pouvait se faire aisément, les barèmes étant en général proportionnels à la distance parcourue.

En *trafic-marchandises international*, en revanche, l'addition de chaque parcours national pris isolément créait un traitement inéquitable pour l'usager placé en fait dans la situation de procéder à une nouvelle formalité d'expédition à chaque frontière.

Le Comité de transports intérieurs de l'ECE préconisa l'établissement de tarifs directs internationaux indépendants des tarifs intérieurs et proposa que, dans une première étape, en vue de réduire les risques de déséquilibre financier pour les réseaux ferroviaires, un essai fût tenté pour les envois de marchandises de détail, si possible avec délais de transports réduits. C'est ainsi qu'un *tarif général européen pour les expéditions de détail* fut établi par l'UIC réunissant les avantages d'une classe, d'une vitesse et d'un barème uniques, celui-ci appliqué de zone à zone et impliquant une livraison à domicile d'office. Pour l'heure, peu de pays l'appliquent et il recueille la désapprobation de certains intérêts.

L'UIC, reprenant le programme d'une tarification européenne, estima que tel qu'il avait été conçu par le CTI, il était « à la fois trop vague et trop ambitieux (2). Elle proposa d'axer la recherche non seulement sur la création de tarifs indépendants des tarifs intérieurs, mais de s'attacher à un régime de tarification internationale par

— la recherche de l'unification générale des tarifs nationaux;

---

(1) L'OECE a également préconisé l'instauration d'un tarif unifié. Sur sa recommandation, quatre Administrations ferroviaires (France, Belgique, Allemagne fédérale et Grande-Bretagne) ont présenté à leur gouvernement un tarif européen unifié. Annales 1, 1956, p. 67.

(2) Bulletin UIC 1957, p. 259.

— la réalisation, si possible, de tarifs internationaux plus ou moins indépendants des tarifs intérieurs;
— la collaboration tarifaire entre réseaux, qui fait déjà l'objet d'un accord en vigueur entre vingt pays environ depuis le 1er janvier 1957.

Il s'agirait tout d'abord de définir:

— les règles de dégression tarifaire selon la valeur économique;
— l'utilisation des wagons;
— les distances de transport;
— les règles de différenciation tarifaire en fonction de la vitesse de transport;
— la nomenclature des marchandises.

Puis de passer dans une *première étape :*

— à l'analyse des tarifications actuellement en vigueur des différents réseaux;

ensuite, en fonction des besoins et des possibilités, s'attaquer dans une *deuxième étape :*

— à l'élaboration des textes d'un « système unifié idéal » d'une sorte de « tarif type européen »;

enfin, dans une *troisième étape*, que l'on considère déjà comme fort longue,

— chaque Administration adapterait ses propres tarifications nationales à ce système unifié.

Le CTI, pour sa part, espère qu'il sera possible d'élaborer des barèmes uniques, mais il estime téméraire que l'Europe puisse jamais aller aussi loin que les pays de l'Est qui appliquent depuis 1951 pour le transit ferroviaire, un tarif proportionnel à la distance et identique dans tous les pays.

6. SUR LE PLAN TOURISTIQUE

Pour attirer les visiteurs américains en séjour de tourisme en Europe, treize compagnies nationales, celles du Marché commun et de l'AELE, ont imaginé un titre de transport appelé « *EURAILPASS* » qui offre la commodité, pour 125 dollars, — et le demi-tarif pour les enfants de 4 à 10 ans — de voyager à discrétion pendant soixante jours, en 1re classe, sur les lignes désignées par la convention.

La première vente de ce billet était prévue pour le début mars 1959 par les agences des voyages des trois Amériques. Quel but poursuit-il? Il doit permettre aux compagnies de chemin de fer d'attirer au rail une clientèle qui, sans cela, est acquise, par habitude à la route. Tout est conçu pour lui offrir le maximum d'agréments: jusqu'aux contrôles dans les trains qui sont simplifiés.

Lorsqu'on sait que les Etats-Unis ont enregistré:
en 1955, 482 000 et en 1957, 600 000 départs pour l'Europe et le Canada: une majoration de 9 % de 1956 à 1957 (1), on peut imaginer l'intérêt du chemin de fer à gagner la faveur d'une tranche aussi importante que possible de ces touristes.

(1) *Chronique internationale*, Bulletin de l'UIC 1958, p. 335.

B. LES TRANSPORTS ROUTIERS

Tous les efforts visant à l'union économique de l'Europe posent de nombreux problèmes aux organisations gouvernementales et obligent les groupements professionnels routiers en compétition sur le plan international à s'adapter aux conséquences de ces nouvelles tendances, à repenser les chartes qui les régissent et les conventions qui les lient, à définir leur attitude en présence des nécessités d'une collaboration toujours plus étroite selon les règles de compétition d'une économie concurrentielle.

1. SUR LE PLAN TECHNIQUE:

Afin de développer et d'intensifier la circulation routière dans la mesure compatible avec les exigences de la sécurité,

a) deux *Accords routiers* et une *Déclaration relative à la construction d'un réseau routier européen* ont été signés à Genève, en 1950, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe.

i) *Accord autorisant*, sur certaines routes européennes, la *circulation des véhicules* dont les *poids* et *dimensions maxima* figurent à l'Annexe 7 de la Convention mondiale sur la circulation routière, signée à Genève en 1949, et entrée en vigueur le 26 mars 1952.

Celle-ci remplace la Convention de 1926 plus très actuelle et compte quarante-neuf parties contractantes parmi lesquelles l'Autriche, la Belgique, les trois Etats scandinaves, la France, l'Italie, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Grande-Bretagne.

Cette convention laissait toute liberté aux législations nationales, mais fixait les limites au-dessous desquelles il n'est pas possible de tomber sur certains itinéraires, désignés soit par des accords régionaux ou d'une manière unilatérale (1).

Cet accord n'est en vigueur qu'au Benelux, en France, en Italie, en Yougoslavie et en Grèce. Les limites, d'ailleurs, sont loin d'être uniformément fixées. Si elles sont largement supérieures à celles de l'Annexe 7 en Belgique, en France et au Luxembourg elles sont, en revanche, très inférieures en Suisse, (une nouvelle législation élevant à 2,50 m la largeur maximale sur un réseau routier déterminé, vient d'être votée par les Chambres fédérales; son entrée en vigueur est intervenue le 1er mai 1960), ou dans les Etats scandinaves.

ii) *Accord européen* complétant la Convention de 1949 et le Protocole de 1949 (entrée en vigueur: le 20.12.1953) relatif à la *signalisation routière* et aux *règles de la circulation routière.*

---

(1) Art. 23 de la Convention: « Les dimensions et poids maxima des véhicules admis à circuler sur les routes d'un Etat contractant ou de l'une de ses subdivisions sont fixés par la législation nationale. Sur certaines routes désignées par les Etats contractants à des accords régionaux, ou à défaut par un Etat contractant, les dimensions et poids maxima autorisés seront ceux fixés dans l'Annexe 7. »

14 Etats ont adhéré au protocole qui prévoit l'usage systématique de symboles. Les pays anglo-saxons ne l'ont pas adopté en entier, car ils tiennent à la possibilité de recourir à des inscriptions. La Turquie a un système de symboles différents. Quant au Continent européen, il l'applique intégralement. A fin 1958, il manquait encore l'adhésion de l'Allemagne, du Danemark, de la Norvège et de la Suisse, qui appliquent néanmoins les règles prévues. Ce protocole a été complété en 1955 par une résolution du CTI sur la signalisation automatique des passages à niveau, (cf. litt. *i)* pages 115 ss.)

iii) Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international en Europe, avec une Annexe donnant la liste des routes du réseau international européen intéressant 20 pays et une deuxième Annexe précisant les *normes de construction.*

12 Etats sont parties à cette Déclaration qui pose les prémisses à un vaste réseau de plus de 51 000 km dressé en vue de tenir compte du futur accroissement des échanges et destiné à accélérer les liaisons entre les centres de production et de consommation.

b) Le Protocole de 1949 forme un tout avec l'Accord européen cité sous *ii)* et l'*Accord relatif à la signalisation des chantiers* portant modification de l'Accord européen du 16 septembre 1950, en date du 16 décembre 1955.

c) Accord européen du 13 décembre 1957 relatif aux marques routières.

Malgré son importance pour la sécurité routière, il n'est pas encore entré en vigueur (fin décembre 1958). L'adhésion de la France et de la Belgique est définitive. L'Allemagne, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suisse et la Turquie l'ont signé mais pas encore ratifié.

d) Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur du 20 mars 1958.

2. SUR LE PLAN ADMINISTRATIF

Les régimes auxquels sont soumis les transports routiers varient de pays à pays: contingentements, concessions, autorisations, liberté à condition de respecter des prix plafonds, etc. Si bien que chaque transporteur acheminant une marchandise en territoire étranger devait préalablement requérir les autorisations nécessaires du pays qu'il traversait ou dans lequel il se rendait. De telles pratiques n'étaient guère de nature à favoriser les transports internationaux.

a) Les discussions, entamées en 1947, aboutirent aux « *Accords de Genève* sur la *suppression des restrictions à la liberté de la circulation routière internationale* ».

Ils recommandent cinq « libertés »:

1. la liberté de transit de toutes les marchandises par route;
2. la liberté des transports de marchandises autres qu'en transit;

3. l'application plus libérale des procédures d'autorisations auxquelles sont soumis certains transports internationaux par route;

4. la liberté du trafic touristique international de voyageurs par route pour les voyages de groupe en circuit fermé et, pour les pays qui l'acceptent, la liberté des transports de groupes de touristes par autocars entre ports et aéroports;

5. l'application la plus libérale des procédures d'autorisation auxquelles sont soumis tous les transports internationaux par route et en particulier les Services touristiques qui ne sont pas l'objet de la liberté 4).

L'accord sur la liberté 1) est entré en vigueur le 1er janvier 1948, celui sur la liberté 2) le 1er avril 1948 et ceux qui ont trait aux transports de voyageurs en 1950, mais les deux derniers seulement entre certains pays.

Cependant, aucune entente générale n'a pu se faire sur le régime d'autorisation des transports internationaux en Europe, les gouvernements hésitant à s'engager car ce problème est étroitement lié à celui de la coordination des divers moyens de transport.

Les gouvernements qui adhèrent aux accords 1) - 2) et 4) prennent l'engagement, lorsqu'il existe dans le pays un régime d'autorisation, à accorder automatiquement cette autorisation à la demande de tout transporteur originaire des autres pays parties au dit accord sous réserve de réciprocité. Quant aux accords 3) et 5), ils correspondent à un simple engagement d'employer, pour autoriser la pénétration des véhicules étrangers, une procédure plus libérale que celle que permettrait l'application stricte de la législation nationale, sans autre précision.

b) La Convention de 1949 prévoit la possibilité pour les Etats signataires d'exiger que le conducteur de tout véhicule automobile circulant à l'étranger soit muni d'un *permis de conduire international.* Dans un but de simplification, il a été recommandé de reconnaître les permis nationaux assortis, à la rigueur, d'un certificat d'un club de tourisme du pays d'origine attestant la portée des permis présentés.

c) *Le certificat national d'immatriculation* (notre permis de circulation) doit être reconnu à l'étranger d'après les dispositions de la Convention de 1949.

d) *Le régime de la carte verte* permet aux automobilistes étrangers qui circulent dans de nombreux pays européens, tels que l'Allemagne, l'Autriche, la France, les Etats du Benelux et de la Scandinavie, la Grande-Bretagne, d'apporter la preuve qu'ils sont assurés conformément à la législation locale.

A partir du 1er janvier 1960, les compagnies d'assurance suisses (membres de la CDA) délivrent la carte verte avec une validité portée à 5 ans.

e) La question de la suppression des doubles impositions en matière de taxe de circulation a fait l'objet de trois conventions européennes, signées ou ouvertes à la signature à Genève en 1956: *Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale*, signée le 18 mai 1956 à laquelle sont venues s'ajouter celles concernant les véhicules routiers effectuant des

transports internationaux de voyageurs et des transports internationaux de marchandises en date du 14 décembre 1956, et qui toutes trois définissent un régime beaucoup plus libéral et sans formalités pour les véhicules de tourisme, les autocars et les camions.

3. SUR LE PLAN DOUANIER

a) Le 18 mai 1956 fut signée la *Convention douanière relative aux containers.*

b) A fin 1960, le comité a adopté un projet de Convention européenne relative au *régime des palettes* utilisées dans les transports internationaux.

c) Un accord provisoire fut conclu à Genève le 16.6.1949, en vue de régler l'*admission en franchise temporaire des droits de douane des véhicules immatriculés* dans le territoire de l'un des autres Etats contractants et importés par des entreprises dont le siège d'exploitation est situé dans ces territoires. Il définissait en même temps, les franchises accordées aux touristes. Les Etats signataires furent ceux du Benelux, de la France, de la Norvège, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suisse.

Jusqu'à cette date, l'usage de triptyques et de carnets de passage en douane pour ces véhicules n'était réglé que par des arrangements, sur le plan national, entre l'administration douanière et des Offices de tourisme et. sur le plan international, entre les Offices des divers pays.

L'accord provisoire de 1949 fut remplacé en 1954, par une *Convention mondiale pour les voitures automobiles particulières* et, en 1956, par deux conventions européennes dont l'une concerne les *véhicules automobiles commerciaux*, l'autre les *embarcations de plaisance et les aéronefs*. Un nouveau document fut édité, le triptyque rose pour un seul voyage, mais qui ne doit être qu'une étape intermédiaire avant l'introduction d'un diptyque universel. Celui-ci continuerait à bénéficier de la caution des clubs de tourisme « mais duquel il ne serait plus pris attachement au passage des frontières et qui permettrait de limiter les contrôles systématiques à la vérification du retour du véhicule dans son pays d'origine » (1).

d) Depuis, divers gouvernements ont pris la résolution de ne plus exiger de documents douaniers pour les voitures automobiles et les motocyclettes. Le franchissement de certaines frontières, dès que l'entrée dans un pays est provisoire, peut s'opérer sans que la présentation d'un carnet de passage en douane, d'un triptyque, soit requise.

1/ C'est ainsi que l'*Autriche*, en tant que premier pays européen a décidé la suppression du triptyque à partir du 1er août 1957. Cette mesure libère également les voyageurs de l'obligation de verser une garantie pour les taxes d'entrée et les véhicules peuvent être utilisés une année avant d'être réexportés ou déclarés à la douane.

---

(1) Paul Le Vert: op. cit., doc. IX, p. 9 (texte polycopié).

2/ Ce louable exemple fut ensuite suivi par l'*Allemagne fédérale*, la *Suède* et la *Suisse* (1er janvier 1958). Ainsi les efforts des organismes internationaux en faveur d'une simplification de formalités et, par voie de conséquence, d'une liberté aussi grande que possible en trafic international portent leurs fruits.

3/ Ces décisions successives firent tache d'huile: la *France*, les Etats du *Benelux*, le *Danemark* prirent à leur tour la décision de ne plus exiger de triptyques douaniers.

4/ Quant à l'*Italie*, elle a suivi l'exemple à son tour, en 1959, mais en maintenant l'exigence d'un document dénommé « Tessera » et délivré sans frais à la frontière.

e) Mais pour faciliter les relations internationales, les simplifications touristiques ou l'admission en franchise de droits de douane du seul véhicule transporteur ne suffisent pas. La simplification doit encore être étendue aux formalités exigées pour les marchandises qui franchissent les frontières.

L'accord provisoire du 16.6.1949 sur le transport international des marchandises par la route mit au point un régime connu sous le nom de carnet TIR (Transport International Routier). Il suffit que le bureau douanier de départ scelle le chargement pour que les plombs apposés soient reconnus par les différents bureaux douaniers jusqu'à l'arrivée. La convention définitive de 1958 est venue remplacer et compléter les dispositions de l'accord provisoire.

4. SUR LE PLAN JURIDIQUE

La nécessité d'une convention routière analogue à la CIM pour le chemin de fer avait été reconnue depuis de nombreuses années. Elle trouva enfin sa consécration dans la convention de 1956 (CMR) qui définit le droit auquel sont soumis les contrats de transports internationaux par route.

a) Matières dangereuses

En février 1949, le Gouvernement suisse avait proposé au Sous-Comité des Transports routiers de l'ECE que le transport des marchandises dangereuses par la route soit soumis à une étude particulière. Cette proposition ayant été approuvée, elle aboutit à une réglementation qui fit l'objet d'une convention signée à Genève en 1957. Cet accord prévoit le même classement des marchandises et les mêmes prescriptions sur l'étiquetage des colis que la réglementation applicable aux transports par chemin de fer, car il ne saurait y avoir en Europe sur ce point, deux réglementations différentes.

b) Denrées périssables

Une étude extrêmement détaillée a été entreprise par ce même Sous-Comité sur le transport en trafic international des denrées périssables, en 1949. Elle devait préparer une réglementation précisant le contrôle de la qualité, les conditions de transport sous régime du froid, etc. Elle a abouti à la mise au point de l'annexe C. 1 au cahier des charges routier, ainsi que des protocoles

relatifs à la normalisation des produits et de leurs emballages. Les travaux se poursuivent en ce qui concerne l'élaboration d'un régime général de transport de certaines denrées alimentaires.

5. ACCORD GÉNÉRAL PORTANT RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE...

En décembre 1953, un projet d'*Accord Général portant réglementation économique des transports routiers internationaux* et de *Cahier des charges* a été mis au point à Genève. L'accord général a été signé par 10 Etats le 17 mars 1954 et il précise entre autres les conditions auxquelles doivent satisfaire les transporteurs tant dans le domaine du respect des heures de travail que des indemnités de déplacement du personnel roulant. Il prévoit également de déléguer aux organisations professionnelles reconnues, une partie des charges de contrôle incombant aux autorités publiques.

Pour l'heure, cet Accord n'est pas encore entré en vigueur, et il est à craindre qu'il ne le soit avant longtemps, son objectif, qui était de favoriser le développement et l'amélioration du transport routier dans le cadre d'une réglementation économique uniforme, se révélant présentement hors de portée (1).

En effet, l'accord semble impossible sur l'annexe F. 2 relative à la publicité des tarifs routiers; d'autre part, les pays qui seraient prêts à appliquer « de jure » l'Accord général, son cahier des charges et leurs annexes, y compris l'annexe F. 2, par l'aire géographique insuffisante qu'ils présentent, seraient en proie à des difficultés insurmontables.

Il subsiste la solution d'un accord « de facto » limité à quelques points, réalisé par des accords bilatéraux pris en exécution d'une recommandation du CTI. Le résultat paraît bien mince, en comparaison des dix années de travail que la mise au point de cet Accord a exigées.

---

(1) Le rapport sur la dix-neuvième session du Comité des transports intérieurs de décembre 1959 s'exprime dans les termes suivants:

« Le Comité a constaté que, parmi les pays représentés à la session et autres que ceux (France, Grèce, Italie et Norvège) qui ont signé sans réserve de ratification l'Accord général, l'ont ratifié ou y ont adhéré, aucun n'a encore entamé la procédure parlementaire nécessaire à une ratification ou à une adhésion, mais que plusieurs se déclarent prêts soit à être le cinquième pays dont la ratification ou l'adhésion ferait entrer l'Accord en vigueur, soit à ratifier l'Accord ou à y adhérer dès qu'il sera entré en vigueur. Il a constaté, toutefois, que certains pays déclarent être opposés à la mise en vigueur de l'Accord s'il ne doit pas y être ajouté une annexe F. 2 sur les tarifs, tandis que d'autres s'opposent à l'adoption d'une annexe F. 2. Le Comité a, enfin, noté qu'en cas de ratification ou d'adhésion d'un cinquième pays, l'Accord s'appliquerait à tous les transports à destination ou au départ des pays contractants, même si le reste du parcours se déroule sur le territoire de pays non contractants; toutefois, le champ d'application de l'Accord ainsi obtenu ne constituerait pas une aire géographique homogène, ce qui pourrait provoquer des difficultés dans la pratique.

» Le Comité a finalement décidé de convoquer pour le début de 1960 une session spéciale du Sous-Comité des transports routiers pour examiner:

» *i)* la possibilité de parvenir à un accord sur le texte de l'annexe F. 2;

» *ii)* si, dans le cas d'adhésion ou de ratification par un cinquième pays, les autres adhésions ou ratifications que l'on pourrait espérer à bref délai permettraient l'application de l'Accord et des annexes à y incorporer, à une aire géographique d'étendue suffisante;

» *iii)* si les dispositions de l'Accord général et des annexes à y incorporer peuvent être mises en vigueur « de facto » dans une aire géographique d'étendue suffisante;

» et, dans les cas *ii)* et *iii)* ci-dessus, si l'annexe F. 2 fera ou non partie des dispositions mises en vigueur « de jure » ou « de facto ». »

C. LES TRANSPORTS PAR VOIES NAVIGABLES

Le réseau navigable européen souffre aujourd'hui encore du cloisonnement politique séparant les divers Etats. En effet, aucun accès direct n'est encore ouvert vers le Danube, et le canal qui relie le Rhône au Rhin ne permet le passage qu'aux bateaux de 300 tonnes. La liaison entre la Seine et le Rhin ou les canaux belges est limitée aussi à ce tonnage. Les milieux liégeois se plaignent du détour que les bateaux doivent faire par Anvers, dans leurs relations avec les Pays-Bas, le Rhin, l'Allemagne, du fait de l'existence des goulots d'étranglement sur les voies d'eau qui mènent en Hollande: Bouchon de Lanaye (actuellement en voie de résorption), Bouchon de Lozen, etc. Néanmoins, les grands accords internationaux ont cherché à déborder ces contraintes régionales, montrant la voie de l'unité à l'Europe divisée.

1. SUR LE PLAN JURIDIQUE,

l'accord le plus important est l'*Acte du Congrès* conclu à Vienne le 9 juin 1815 entre l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, le Portugal, la Prusse, la Russie et la Suède. Les Pays-Bas y ont adhéré le 2 novembre 1818.

Les règles concernant la navigation sur les rivières qui séparent ou traversent plusieurs Etats sont notamment fixées
à l'art. 109: pour la liberté de la navigation;
aux art. 110 et 111: pour la perception et la fixation des droits;
à l'art. 113: pour l'entretien des voies d'eau;
à l'art. 114: pour la suppression des droits d'étape, d'échelle et de relâche.

Les principes fixés par le Congrès de Vienne ont donné lieu à plusieurs accords internationaux traitant de la navigation intérieure, dont:
1831, *celui du Rhin*, et 1856, *celui du Danube*.

L'Acte de Mannheim de 1868 interdisant les péages (1), effaça du même coup l'intérêt pratique de la querelle des embouchures, qui avait retardé sur le Rhin l'application des décisions du Congrès de Vienne de 1815 jusqu'en 1831, date à laquelle l'Acte de Mayence réglementa scrupuleusement les péages — ceux-ci n'étant justifiables que si leur produit est consacré à l'entretien de la voie d'eau.

Mais l'Acte de Mannheim, pour les usagers rhénans, conserve une signification plus profonde: il consacre la liberté de navigation et de trafic sur le Rhin, ce qui est extrêmement important pour la Suisse, dont le libre accès à la mer demeure ainsi incontestable: « La navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'en pleine mer, soit en descendant, soit en remontant, sera libre aux navires de toutes les nations... »

Plus récemment et présentant un caractère plus général, une convention a été élaborée: celle sur le *régime des voies navigables d'intérêt international, signée en 1921*

(1) Il les admet dans son protocole de clôture — art. 2 — « pour l'usage des voies navigables artificielles ou de travaux d'art tels qu'écluses, etc... »

à Barcelone, sous les auspices de l'Organisation des communications et du transit de la SDN.

Cette convention a été ratifiée par vingt-deux pays dont, pour l'Europe occidentale: l'Autriche, le Danemark, la Finlande, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, la Suède.

A la Convention est annexé un Statut relatif au régime de voies navigables d'intérêt international, qui reprend les principes de l'Acte de Vienne (1).

Dans un protocole additionnel à la Convention, de la même date, il est déclaré qu'en plus de la liberté des communications accordée par les Etats ayant ratifié la Convention et en vertu de celle-ci, ces pays accordent, sous réserve de réciprocité, sur toutes les voies navigables placées sous leur souveraineté ou autorité, une égalité parfaite de traitement aux pavillons de tout Etat signataire.

Dans le domaine des *accords de trafic*, plusieurs conventions ont été conclues entre les armements intéressés, en vue d'éliminer divers éléments de crise, dans le cadre des recommandations de la Conférence économique de la navigation rhénane de 1952. Le but est d'organiser la navigation sur le Rhin et de permettre aux bateliers particuliers d'y participer afin d'être armés contre les variations défavorables de la conjoncture grâce à des accords de droit privé, de longue durée, sur la fixation des frets et la répartition du trafic avec, à la fois, un contrôle sur le tonnage existant:

— *Convention de Duisbourg:* concernant le trafic de marchandises de détail entre les ports maritimes et les ports allemands du Rhin;

— *Convention de Rheinfelden* (novembre 1954): pour le trafic suisse vers Bâle — (durée prolongée pour trois ans à partir du 1er janvier 1958).

— *Convention rhénane du trafic français:* qui couvre certains trafics vers Strasbourg: entrée en vigueur le 1er avril 1955 — (durée prolongée jusqu'au 31 décembre 1960).

— *Pool de Kettwig:* concernant le trafic international des charbons américains et anglais à destination de la R. F. allemande: entrée en vigueur le 1er avril 1956 — (durée prolongée jusqu'au 31 décembre 1960).

---

(1) La Convention de Barcelone se différencie de l'Acte de Vienne notamment par sa définition des voies navigables d'intérêt international. D'après cette Convention, sont considérées comme telles:

« *Article premier.* — 1. Toutes parties naturellement navigables vers et depuis la mer d'une voie d'eau qui, dans son cours naturellement navigable vers et depuis la mer, sépare ou traverse différents Etats, ainsi que toute partie d'une autre voie d'eau naturellement navigable vers et depuis la mer reliant à la mer une voie d'eau naturellement navigable qui sépare ou traverse différents Etats.

» Il est entendu que:

» *a)* le transbordement d'un navire ou bateau à un autre n'est pas exclu par les mots « navigables vers et depuis la mer »;

» *b)* est dite naturellement navigable toute voie d'eau naturellement partie de voie d'eau naturelle faisant actuellement l'objet d'une navigation commerciale ordinaire ou susceptible, par ses conditions naturelles, de faire l'objet d'une telle navigation; par navigation commerciale ordinaire, il faut entendre une navigation qui, étant données les conditions économiques des pays riverains, est commercialement et couramment praticable;

» *c)* les affluents doivent être considérés comme des voies d'eau séparées;

» *d)* les canaux latéraux établis en vue de suppléer aux imperfections d'une voie d'eau rentrant dans la définition ci-dessus sont assimilés à cette dernière;

» *e)* sont considérés comme riverains tous les Etats séparés ou traversés par une même voie navigable internationale, y compris ses affluents d'intérêt international... »

— *Convention sur le trafic international des céréales :* conclue à Cologne le 28 septembre 1955, dont l'entrée en vigueur pour le 1er avril 1956 a dû être différée. Le pool suisse des céréales ne représente qu'une partie de la réglementation générale de la navigation à destination de la Suisse qui est la « Convention de la navigation suisse de 1958 ». Dans son ensemble, cette convention a pris fin en 1960. Entre temps, des pourparlers ont été engagés pour son renouvellement, pour l'année 1961; un accord en vue de sa prolongation de trois ans a été réalisé pour certaines marchandises: marchandises emballées, marchandises de l'ancienne « Convention d'Amsterdam », sucre et soyas en vrac. Une nouvelle convention pour les marchandises pondéreuses a également été conclue. Pour le trafic des céréales, l'entente a pu être prolongée. De nouveaux pourparlers étaient en cours en vue d'étendre la Convention aux combustibles solides, mais ils n'ont pas abouti.

Il est apparu que l'expérience dans la pratique des pools et conventions rhénans n'a pas été réconfortante. Ils ont paru bien fonctionner aussi longtemps que la demande faisait prime sur l'offre de cale disponible, mais ils n'ont pu résister à la récession économique et à la dépression des frets qui en est résulté (1).

Annoncée pour 1959, la signature de la *Convention internationale pour le transport des marchandises en navigation intérieure* a été reportée au 1er juin 1960, si cinq Etats au moins se déclaraient disposés à l'accorder. A l'heure actuelle, cette question n'a pas encore été résolue.

2. SUR LE PLAN TECHNIQUE,

les propositions les plus intéressantes sont constituées par la décision de définir un gabarit international, afin de ramener à quelques types les bateaux appelés à circuler sur les voies fluviales, dont la conséquence est de réduire également les investissements en matière d'infrastructure.

Et depuis un siècle déjà, les Etats riverains du Rhin se sont mis d'accord sur un programme technique homogène grâce auquel, par exemple, l'« *étiage équivalent* » fixe les profondeurs que les pays se sont engagés à maintenir.

Un *règlement de visite* détermine le minimum de solidité que doivent présenter les bateaux s'ils venaient à s'échouer dans le chenal, afin de ne pas gêner la circulation générale. Quant aux règles relatives à l'*abordage*, elles ont été unifiées dernièrement.

3. D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE...

Diverses études sont en cours pour unifier les règlements de police, la signalisation des voies navigables et des bateaux, pour uniformiser les documents dont doivent être munis les bateaux, pour réglementer sur le plan européen

(1) Rapport du Conseil d'administration du Comité belge des intérêts fluviaux sur le sixième exercice de son fonctionnement (1958), Bruxelles, le 15 mai 1959.

le transport des marchandises dangereuses par voie d'eau (la Convention de La Haye du 1er février 1939 — actuellement en revision — règle déjà le transport des combustibles liquides et des hydrocarbures par voies de navigation intérieure et engage l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse).

En 1953, la Commission centrale du Rhin a introduit un nouveau modèle de *manifeste*, à titre d'essai, destiné non seulement à couvrir le transit direct, mais une série d'autres opérations douanières.

4. DÉCEPTIONS...

Les principes, posés par la Conférence économique de la navigation rhénane de 1952, n'ont pas produit les effets escomptés.

Les faits enregistrés au printemps 1959 montrent que:

1° Les pools et les conventions demeurent soumis à la pression croissante des outsiders. Cette situation a contraint les organismes régulateurs à des concessions dans la formation de leurs frets, qui ne purent être maintenus au niveau des coûts.

2° Aucun accord n'a pu être réalisé ni sur les transports des céréales ni sur ceux des métaux non ferreux. Comme les frets sont interdépendants, la tendance à la baisse, provoquée par d'autres causes, a encore été renforcée par l'intervention de ces transports non organisés.

3° La mise sur pied d'une politique planifiée des nouvelles constructions se révèle pratiquement impossible.

4° Le problème des particuliers, celui de la constitution d'une caisse d'immobilisation ou celui de la prise en location de cale par un groupe d'assez gros armements, sont tous restés sans solution (1).

D. CONCLUSION

Les voies de la coopération internationale sont longues et parfois difficiles. Il n'a souvent pas été possible de se mettre d'accord et toutes les questions qui ont été abordées n'ont pas toujours trouvé une solution satisfaisante. Ainsi, en *matière ferroviaire*, le problème des tarifs internationaux de marchandises n'a pas été résolu. Du côté de la *route*, l'entente générale n'a pu se faire sur le régime des autorisations administratives pour les transports internationaux, ni sur l'Accord général portant réglementation économique de ces mêmes transports. La *voie navigable* connaît aussi ses difficultés dès que des questions comme celles de la disparité existant entre des frets nationaux et internationaux doivent être débattues. Il faut, en outre, se rendre à l'évidence que dans la navigation du Rhin, les recommandations de la Conférence de 1952 et celles de 1959, valables en elles-mêmes, ne sont pas réalisables sur la base du libre consentement et

(1) Ursule von Köppen: *Pourquoi et à quelles fins une Conférence économique de la navigation rhénane*, « Zeitschrift für Binnenschiffahrt » N° 6, juin 1959, p. 197.

qu'« il n'est pas possible d'organiser la navigation du Rhin seule, dans l'espace européen » (1).

Si de nombreux accords, conventions, réglementations, protocoles ont pu être conclus, c'est avant tout sur les plans juridique et technique.

Sur le plan technique, les échanges d'expérience deviennent communs pour contribuer à la mise au point de normes internationales. Dans les autres domaines, il faut souhaiter que les Gouvernements eux-mêmes se dégagent des ornières administratives et accueillent plus favorablement les recommandations d'institutions internationales.

Mais il est surtout important qu'ils définissent une politique commune qui se place au-dessus de contingences particulières ou régionalistes et tienne compte à la fois de l'intérêt général et d'un développement équilibré des entreprises.

Ainsi peuvent être éliminés également les antagonismes qui conduisent à des conflits fâcheux et finalement dommageables pour tous les intéressés. Tant que la conjoncture économique demeure favorable, les bilans des entreprises présentent des comptes généralement équilibrés. Mais lorsqu'on sait qu'il a suffi d'un excédent de tonnage de 3,5 % déjà pour provoquer un effondrement des frets rhénans de 50 % dans les transports transfrontières (2), il est aisé d'imaginer combien la rivalité entre chefs d'entreprises pour la domination du marché est dangereuse et quels risques elle fait courir à la stabilité économique générale.

C'est pourquoi, puisqu'une discipline commune librement consentie est si malaisée à réaliser, il incombe aux pouvoirs publics de faire l'effort de réglementation nécessaire pour que les transports soient en mesure d'accomplir leur mission naturelle: accroître la vitesse commerciale des échanges et contribuer par là au rapprochement des nations. Les transports montrent leur aptitude, une fois débarrassés des liens qui ne sont pas économiques et à l'abri d'une concurrence anarchique, à réaliser cette mission.

II. La contribution des transports à la sécurité des échanges européens

Pour suppléer aux défaillances de l'homme, mais aussi pour augmenter la rentabilité de l'entreprise, les transports tendent à accroître les investissements de sécurité. Les sacrifices qu'ils consentent ont donc pour conclusion pratique de diminuer la main-d'œuvre, mais aussi de réduire les dommages tant corporels que matériels qu'entraînent les accidents.

---

(1) Selon le commentaire de la rédaction de la « Zeitschrift für Binnenschiffahrt » à l'article d'Ursula von Köppen, cité ci-devant.

(2) Dr Storke: *S'adapter à la situation...* « Deutsche Verkehrszeitung » N° 86, 21 juillet 1959, p. 2. Cette constatation est confirmée par « Die Rheinschiffahrt » N° 21, 10 novembre 1959, p. 347.

Seulement, les conséquences corporelles des accidents se laissent difficilement transformer en valeurs économiques. Il est évidemment possible d'affirmer que chaque personne tuée ou blessée réduit, par les journées de travail qu'elle perd ou fait perdre, proportionnellement l'effort de production.

Néanmoins, grâce à une plus grande sécurité, il doit être possible de réduire une part des coûts de transports qui sert à couvrir les risques inhérents à toute opération de transport, sinon d'investir davantage et plus rapidement afin d'améliorer et d'adapter la sécurité à l'accroissement du trafic. Ceci est important, car l'accident ne crée pas seulement une perte directe à la production, par la marchandise qui se perd ou la personne qui meurt ou devient invalide, mais par les activités annexes qu'il met en branle: soins médicaux, enquêtes de police et de justice, investigations, expertises, frais d'administration, etc.

Du point de vue de la production, s'il y a manque à gagner, il y a toutefois un « surplus à la consommation » qui devient disponible. Donc, il n'y a pas renchérissement parce qu'un élément de la production vient à manquer, puisque cela fait un consommateur en moins. Mais la compensation ne saurait être arithmétique, car l'élément producteur qui disparaît peut être plus important pour le cycle de la production que l'élimination d'un consommateur. Il y a donc lieu à évaluation de la perte économique totale.

Le problème des dommages matériels est évidemment important et la réduction de ceux-ci permettrait, sans doute, des améliorations d'ordre social et, dans notre cas particulier, une incidence favorable sur les frais de transport, ou une plus grande disponibilité financière pour renforcer la sécurité. En 1957, il a été calculé que la Suède subissait, en exprimant tous les frais en années de production et sachant que le 70 % des accidents routiers se répercutent sur l'avenir, une perte économique moyenne de 600 millions de couronnes ou 1,2 % de la production nationale (1).

De telles enquêtes sont difficiles à conduire par la masse d'éléments qu'il est nécessaire de réunir. L'époque est révolue où la légende pouvait s'emparer d'une banale collision de « tramways » pour nous rapporter les circonstances dans lesquelles Œdipe tua son père. Notre propos est plus prosaïque et vise simplement à démontrer, dans la mesure encore où des données statistiques sont disponibles et leur interprétation non sujette à caution, comment, grâce à l'ampleur des investissements consentis et des mesures diverses prises tant du côté du chemin de fer que de la route (et de la navigation fluviale), il a été possible, malgré la multiplication de la vitesse, l'accroissement des distances, la progression vertigineuse des tonnes/km et des voyageurs/km, de réduire constamment les taux de dommages, soit par rapport à la valeur de la marchandise transportée, soit par rapport au nombre de voyageurs/km parcouru.

L'absence de renseignements allait rendre cette entreprise bien illusoire. Néanmoins, les quelques éléments qui ont pu être collectés permettent certaines conclusions intéressantes.

---

(1) Kjell-Olof Feldt: *Le coût des accidents routiers en Suède*, Revue internationale de la circulation et de la sécurité routière, été 1959, vol. VII, N° 3, p. 28.
Ce fait est corroboré par les estimations de l'ECE à Genève (voir p. 78 réf. 1).

1. LES CHEMINS DE FER

On le sait, ceux-ci sont leur propre assureur. Les dommages payés à la suite d'accidents de personnes ou de choses ne font l'objet d'aucune publication. En revanche, le nombre de voyageurs, agents et personnes étrangères aux chemins de fer qui ont été tués ou blessés sont indiqués, mais par rapport aux voyageurs/km ou aux trains/km, afin d'avoir des bases comparatives.

Accidents du chemin de fer

Pays		Nombre des						Nombre d'accidents aux passages à niveau 1958
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	
		voyageurs		agents		pers. étrangères		
		par 10 millions de voy./km		par million de trains/km				
1. Allemagne R. F.	1952(1)	0,03	0,27	0,43	0,94	0,55	0,81	
	1957	0,02	0,14	0,40	0,97	0,34	0,59	329
	1959	0,02	0,12	0,24	0,87	0,45	0,54	
2. Belgique	1952	0,01	0,15	0,20	0,45	0,56	0,56	
	1957	—	0,25	0,08	0,44	0,63	0,70	156
	1959	—	0,11	0,10	0,23	0,57	0,70	
3. France	1952	0,02	0,03	0,25	0,44	0,65	0,35	
	1957	0,04	0,06	0,19	0,37	0,49	0,32	246
	1959	0,02	0,02	0,13	0,33	0,46	0,24	
4. Italie	1952	0,02	0,14	0,32	5,10	1,20	1,15	
	1957	0,03	0,14	0,14	4,17	1,08	1,26	141
	1959	0,02	0,13	0,15	4,65	1,05	1,15	
5. Luxembourg	1952	—	0,24	—	1,43	0,40	1,84	
	1957	—	0,16	0,46	1,39	—	0,69	1
	1959	—	—	—	0,89	—	—	
6. Pays-Bas	1952	0,02	0,03	0,23	0,44	0,13	0,16	
	1957	0,01	0,04	0,08	0,62	0,55	0,62	182
	1959	—	0,02	0,09	0,63	0,74	0,57	
7. Royaume-Uni	1952	.	.	.	.	.	.	
	1957	0 01	1 37	0,23	3,30	0,06	0,13	199
	1959	0,01	1,49	0,20	3,37	0,05	0,14	
8. Danemark	1952	0,01	0,08	0,22	2,72	0,37	0,45	
	1957	0,04	0,10	0,05	4,20	0,13	0,08	12
	1959	—	0,06	0,21	3,45	0,42	—	
9. Norvège	1952	0,03	0,09	0,24	0,48	0,69	0,55	
	1957	0,02	0,04	0,15	0,27	0,63	0,42	50
	1959	0,02	0,04	0,12	0,18	0,63	0,45	
10. Suède	1952	0,02	0,10	0,17	1,87	0,72	0,24	
	1957	0,03	0,13	0,08	0,84	0,82	0,35	151
	1959	0,04	0,11	0,15	0,50	0,78	0,20	
11. Autriche	1952	0,03	0,18	0,49	2,55	1,17	0,80	
	1957	0,05	0,13	0,37	1,36	1,32	1,82	287
	1959	0,03	0,07	0,43	1,27	0,89	1,21	
12. Suisse (CFF)	1952	0,01	0,15	0,21	3,84	0,50	0,38	
	1957	0,01	0,12	0,29	3,51	0,63	0,61	77
	1959	0,01	0,11	0,09	3,54	0,55	0,46	

(1) Sans la Sarre.

Il résulte de l'examen de ce tableau que les taux sont très bas et demeurent d'une remarquable stabilité, tendant même à s'améliorer. Les réseaux anglais sont les moins sûrs pour les voyageurs; cela tient à la vétusté de leurs installations. Quant aux personnes étrangères atteintes dans leur intégrité corporelle, elles sont proportionnellement les plus nombreuses en Italie et en Autriche; les causes doivent être recherchées, le plus souvent, dans le non-respect des règles de franchissement d'un passage à niveau. Les agents blessés sont relativement nombreux en Italie, en Suisse et au Danemark. Les causes sont plus fréquemment personnelles qu'extérieures; elles tiennent donc plus à l'habitude, à l'insouciance, à l'absence d'instructions répétées, qu'à des accidents d'exploitation. En effet, les accidents ou incidents qui ont entraîné la mort ou des blessures pour des agents, voyageurs ou personnes étrangères, et dont les causes sont autres que les collisions ou déraillements de trains, sont les plus nombreux.

Quelles sont donc les mesures prises par les chemins de fer pour accroître la sécurité de leur trafic? Les améliorations qui en découlent touchent aux domaines les plus divers, mais spécialement aux télécommunications et aux installations de sécurité:

— généralisation des relations radiotéléphoniques;

— emploi d'émetteurs-récepteurs portatifs pour courtes distances;

— block automatique lumineux assurant la protection des trains qui se succèdent sur une même voie; d'où augmentation du débit des lignes;

— ou en cas d'exploitation à voie unique, installation d'un « enclenchement de sens » bloquant un train dans une gare pour l'empêcher de s'engager sur la voie occupée par un convoi venant en sens inverse;

— poste de signalisation « tout relais »: un seul bouton suffit à tracer l'itinéraire d'entrée ou de sortie d'un train dans une gare, tout en lui garantissant voie libre et protection;

— commandes centralisées, équipées de « programmateurs » qui mémorisent pour une distance déterminée les itinéraires de la journée pour les transmettre au fur et à mesure que les trains se succèdent aux postes « presse-boutons » du secteur;

— passages à niveau automatiques munis de feux rouges clignotants et de demi-barrières (1);

— dans les gares de triage, intervention des locomotives sans conducteur.

Toutes ces mesures, en rendant automatiques une série d'opérations importantes engageant directement la sécurité, doivent pailler les défaillances qui guettent l'homme à chaque instant.

---

(1) En 1952 et 1958, le nombre d'accidents qui se sont produits aux passages à niveau était le suivant:

	1952	1958
— Suisse:	78	77
— Belgique:	116	156
— Allemagne:	377	329
— France:	302	246

La gravité de ces accidents est bien connue; en 1952, ne comptait-on pas plus de 1000 tués en Europe *? L'amélioration intervenue, dans l'intervalle, malgré la multiplication par 2 ½ de la circulation, montre l'efficacité des mesures prises,

* Bulletin UIC 1955, p. 52.

Dans le domaine de la construction du matériel roulant aussi et non seulement pour les installations de sécurité ou l'infrastructure, les perfectionnements techniques doivent mieux encore que par le passé garantir le voyageur ou la marchandise contre les risques d'accident.

2. LA ROUTE

L'opinion publique est à juste titre alertée par l'ampleur des accidents routiers qui se produisent. En Suisse, la moyenne annuelle des seuls dégâts matériels est évaluée à 200 millions de francs, en Allemagne, 2 milliards de DM. En France, on estime que les accidents de la circulation routière coûtent 150 milliards d'anciens francs à la collectivité, en Grande-Bretagne, 150 millions de livres sterling.

Les chiffres cités au tableau suivant ne permettent aucune comparaison entre eux, même en recourant à des moyennes fondées sur la densité de la circulation, du réseau routier ou de la population.

En effet, l'expérience personnelle enseigne, par exemple, que l'usager de la route adapte son comportement aux conditions de la circulation. Par conséquent, le nombre total d'accidents de la route n'augmente pas nécessairement avec la circulation, comme certaines considérations théoriques pourraient le laisser croire (1).

Le taux d'accidents, exprimé en nombre d'accidents avec lésions corporelles par unité de distance parcourue, est le plus bas sur les routes de campagne à trafic peu intense et croît proportionnellement à l'augmentation du trafic et le nombre de bâtiments qui longent la route. Ce taux est le plus élevé dans les rues commerçantes. Le nombre d'accidents mortels, par unité de distance parcourue, varie d'une façon différente, probablement parce que les vitesses diminuent dès que le trafic s'intensifie ou que la présence de constructions augmente. Il y a davantage d'accidents mortels sur les routes de campagne que dans les agglomérations. En revanche, le taux d'accidents mortels est très élevé dans les zones bâties à circulation intense. Le nombre d'accidents, avec lésions corporelles par unité de distance parcourue, est beaucoup plus petit sur les autoroutes que sur les routes ordinaires; mais le taux d'accidents mortels est parfois plus élevé sur les autoroutes que dans les rues encombrées des villes.

Toutes les statistiques souffrent de la variété extrême rencontrée dans les conditions de la circulation routière, de la topographie des lieux, de la structure et de la densité du trafic. Il ne serait donc pas possible de dresser une échelle de la sécurité routière sur la base des chiffres publiés.

Les récentes statistiques de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU nous rappellent néanmoins

1/ Quant au nombre d'*accidents mortels*,
que c'est l'Allemagne fédérale qui tient la tête du tableau avec 12 883 morts, suivie de la France, de l'Italie, de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas, de la Suisse.

(1) R. J. Smeed: *Les Taux d'accidents*, documentation FRS, Sq 46*b*.

Dans les pays de la CEMT, le nombre annuel des victimes de la route atteint 45 000 tués et 1 200 000 blessés, et le coût total des accidents corporels et matériels peut être estimé à 0,5 et 1 % du produit national brut dans beaucoup de pays.

Accidents routiers
Nombre de personnes tuées ou blessées

Pays	1953	1954	1955	1956
Belgique:				
Tués	702 [a]	811 [a]	828 [a]	902 [a]
Blessés	36 858 [b]	43 609 [b]	50 357 [b]	54 041 [b]
Total	37 560	44 420	51 185	54 943
Danemark:				
Tués	488	636	605	617
Blessés	13 495	16 582	17 161	16 986
Total	13 983	17 218	17 766	17 603
France:				
Tués	7 166 [c]	7 539 [c]	8 058 [c]	8 283 [c]
Blessés	147 551 [e]	154 394 [e]	176 329	180 614
Total	154 717	161 933	184 387	188 897
Allemagne R. F.:				
Tués	11 025	11 649	12 340	12 883
Blessés	298 231	317 280	350 486	361 052
Total	309 256	328 929	362 826	373 935
Grande-Bretagne:				
Tués	5 090 [h]	5 010		
Blessés	221 680 [n]	233 271		
Total				
Italie:				
Tués	4 880	5 281	5 752	6 746
Blessés	90 281	98 766	111 537	136 600
Total	95 161	104 047	117 289	143 346
Luxembourg:				
Tués	..	75	59	..
Blessés	..	1 630	1 951	..
Total	..	1 705	2 010	..
Norvège:				
Tués	..	177	213	289
Blessés	..	4 257	4 816	4 941
Total	..	4 434	5 029	5 230
Suède:				
Tués	921	942	..	889
Blessés	15 033	16 963	..	19 220
Total	15 954	17 905	..	20 109
Suisse:				
Tués	862	934	992	1 011
Blessés	24 306	26 730	27 751	28 099
Total	25 168	27 664	28 743	29 110

a) Personnes tuées sur place seulement.
b) Y compris les personnes blessées mais non tuées sur place.
c) Personnes décédées dans les trois jours.
e) Y compris les personnes blessées mortellement, décédées plus de trois jours après l'accident.
h) Y compris les personnes décédées des suites de blessures plus de 30 jours après l'accident.
n) Non compris les personnes décédées des suites de blessures plus de 30 jours après l'accident.
.. = chiffre non disponible.

Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe 1954-1956, Nations Unies, mai 1956 et juin 1958, pp. 5 et 9.

2/ Quant au nombre d'*accidents mortels répartis par catégories d'usagers de la route*, que ce sont les piétons qui sont le plus touchés (11 602 sur 41 300 victimes). L'Allemagne conserve encore la tête dans ce triste bilan.

3/ Quant à la *répartition des accidents dans le temps*, que c'est en février qu'ils sont le moins nombreux (4,47 %), avec la plus forte poussée en juillet (10,63 %) et août (10,28 %). En Suisse, le point 10 % de la courbe est déjà atteint en mai.

Pour la semaine, c'est le mercredi qui est le jour le moins néfaste, les samedis et dimanches étant en revanche les plus chargés. Toutefois, ici, les habitudes jouent différemment selon les pays. Par exemple, en Suisse, le lundi remplace en 1956 le samedi. Quant au moment de la journée considéré comme le plus propice à l'accident, il se situe entre 17 et 19 heures, alors que les heures matinales sont plus heureuses.

Tous ces différents taux sont évidemment en rapport très étroit avec la densité de la circulation

Mesures de prévention des accidents

Sachant que le 85 % des accidents de la route ont une cause liée au comportement de l'homme, les autorités doivent donc s'efforcer de supprimer les occasions où les erreurs humaines peuvent être commises:

— par des *mesures législatives*, donc la crainte de sanctions, qui peuvent être prises préventivement déjà lors d'inspections, de contrôles de la police des routes;

— par des *mesures techniques*
grâce à un contrôle périodique des véhicules,
un perfectionnement constant du matériel;

— par des *mesures éducatives*
prises dans les écoles (1),
par les comités locaux de la sécurité routière,
dans le cadre d'une préparation professionnelle, d'une éducation de l'usager de la route, de la formation des conducteurs des véhicules routiers;

— par des *actions de propagande*
(Journée de la sécurité routière/Quinzaine de l'éclairage,
semaines internationales de la circulation routière);

— par des *comités d'études*
où sont réunis juristes, policiers, ingénieurs, statisticiens, etc.

— par des *améliorations de l'infrastructure*
corrections de courbes, suppression de croisements, aménagement des carrefours, création d'artères à des niveaux différents;

---

(1) Le pourcentage d'enfants de moins de quinze ans dans les piétons victimes d'accidents mortels paraît être en diminution dans la plupart des pays. En Suisse, la contribution apportée par les patrouilleurs scolaires est fort appréciable.

— par la *séparation des différents genres de véhicules*
ce qui conduit à multiplier notamment les pistes cyclables;
— par la *signalisation*
— par les *limitations de vitesse* (1), etc.

S'il est souvent établi que l'erreur humaine est la cause directe et immédiate des accidents, la cause réelle réside souvent dans les circonstances extérieures qui ont créé la situation propice à la défaillance de l'homme. Il faut donc veiller à éliminer tout ce qui peut concourir à faire naître cette faiblesse, en appliquant dans toute la mesure possible le programme d'améliorations routières et d'éducation des usagers.

Mais encore faut-il peut-être veiller à ne pas dépasser un « optimum de sécurité », qui peut être tout aussi catastrophique qu'une insuffisance, celle-ci ayant parfois le mérite de stimuler l'attention de l'usager, alors que l'optimum pourrait le conduire à une coupable complaisance.

Quant aux répercussions proprement dites des efforts accomplis par les entreprises de transport, les autorités, les usagers, tendant à la réduction des accidents, il n'est pas possible de les évaluer. Trop d'éléments subjectifs interviennent pour qu'ils puissent être cernés par des données chiffrées, sans compter la divergence des principes sur lesquels repose le recensement des causes directes.

III. Les Organisations internationales

Si l'on exclut les Commissions fluviales et quelques Unions techniques et juridiques (CIM, CIV, Unité technique, Union postale universelle), on peut dire que les organisations internationales sont d'origine récente, contemporaines de la SDN; quelques-unes d'ailleurs lui doivent la vie. Ces organisations ont le privilège de présenter une volonté distincte de celle des Etats qui en font partie.

Bien que n'ayant, selon le mot de Myrdal, « pas de volonté politique propre », elles n'en contribuent pas moins, par les recommandations qu'elles formulent aux gouvernements, dans le cadre de l'activité qui leur a été définie par traité, à faire avancer les solutions communes.

A. LE COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Parmi les organisations internationales qui constituent des mécanismes permanents pour régler les rapports des Etats contractants dans certains domaines, la Commission économique pour l'Europe est l'une des plus importantes.

---

(1) A Genève, à l'ONU, on étudie l'intérêt d'une expérience de limitation de vitesse généralisée, par exemple à 90 km/h.

En France, une décision ministérielle impose des limitations de vitesse sur les routes durant les week-ends entre 6 heures et 22 heures du 1er avril au 1er octobre 1960 et au moment de certaines fêtes.

De nombreux pays, parmi lesquels la Suisse, imposent dans les agglomérations une limite uniforme de vitesse (50 ou 60 km/h).

Elle est un centre où les *gouvernements* se réunissent pour régler en commun, sur le plan international, les problèmes économiques. Elle dépend du Conseil économique et social et comprend plusieurs comités dont celui des *Transports*. Celui-ci traite toutes les questions propres à tous les modes de transport, autres que la navigation maritime et l'aviation, et englobe les problèmes accessoires aux transports comme les questions douanières.

Les tâches sont réparties entre trois sous-comités dont le
premier s'occupe des chemins de fer, le
deuxième des questions routières, le
troisième des questions des voies navigables et
un certain nombre de groupes de travail relevant directement du Comité dont les compétences s'étendent aux trois modes de transport:

— Groupe de travail des transports de denrées périssables
— Groupe de travail des problèmes tarifaires
— Groupe de travail d'experts en documents statistiques
— Groupe de travail des engins de transports combinés
— Groupe de travail des prix de revient
— Groupe d'experts douaniers, qui a, au même titre que les Sous-Comités, reçu le pouvoir de formuler directement des recommandations aux Gouvernements.

Sa compétence géographique s'étend à toute l'Europe, y compris les territoires asiatiques de l'URSS et de la Turquie. De plus, les Etats-Unis sont membres de la Commission et ils prennent une part active à tous les travaux (1).

A l'heure actuelle, et parmi les réalisations qui ont été examinées au paragraphe précédent, un certain nombre sont à inscrire à l'actif du Comité des transports intérieurs (CTI) de l'ECE.

1. EN MATIÈRE FERROVIAIRE

Après avoir procédé à l'identification générale du matériel roulant, à l'issue de la dernière guerre, et fait restituer le matériel à leur propriétaire, le CTI a rétabli, par le protocole du 1er avril 1948, l'usage de la Convention RIV sur l'échange du matériel roulant, supprimant ainsi le régime d'échange un contre un aux frontières, qui avait été adopté depuis la fin des hostilités.

Il a pris l'initiative de grouper les organisations ferroviaires internationales autour de l'UIC, fait qui est intervenu en 1951. Bon nombre d'études parmi les plus importantes de l'UIC ont été lancées, encouragées ou approuvées, au nom des Gouvernements, par le Comité, comme celles ayant trait, sur le plan technique:

— à l'adoption d'un grand nombre de spécifications techniques communes;
— à la standardisation du matériel roulant;
— à la réduction à deux des classes de voitures à voyageurs;
— à la constitution du pool de wagons EUROP;
— à la diminution des accidents de manœuvre.

(1) Paul Le Vert: *L'ECE: ses travaux dans le domaine des transports*. Bulletin UIC 1957, p. 224 et ss.

En se préoccupant de faciliter les formalités douanières, le CTI a fait aboutir les conventions signées en 1952 recommandant la création de gares frontières communes et posant les principes de leur fonctionnement. Ces accords mettent, en outre, en vigueur un modèle simplifié de formule de douane et font reconnaître le scellement douanier pour les transports internationaux.

Le CTI s'est encore attaché à l'étude d'un tarif ferroviaire international pour marchandises ainsi qu'à une question fort délicate : la concentration des transports internationaux de marchandises sur les itinéraires les plus économiques. Il s'occupe encore des problèmes que pose le développement rapide des engins de transport combiné (container, palette, remorque rail-route) et leur emploi rationnel en trafic international; il étudie également les caractéristiques à imposer pour les engins de transport sous régime du froid.

Il s'efforce aussi d'améliorer la comparabilité sur le plan international des statistiques de transports et de les compléter.

En participant à des études sur les méthodes d'établissement des prix de revient, en cherchant encore à créer les bases utiles à une entente entre les moyens de transport, le CTI montre combien son activité en ce vaste domaine est européenne.

2. EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ROUTIERS,

c'est l'absence d'institution spécialisée dans ce domaine qui a conduit le CTI à étudier de très nombreuses questions de principe et de détail.

En ce qui concerne ce *réseau routier*, il y a eu

— la déclaration de 1950 qui définit un réseau de grandes routes internationales et en fixe les caractéristiques (1);

— le protocole mondial de 1949 sur la signalisation routière;

— le projet tendant à déterminer, au point de vue des dépenses d'infrastructure, les coefficients d'équivalence des véhicules automobiles.

En ce qui concerne les *véhicules*, le CTI a été appelé à étudier les interprétations et les compléments que suscite l'application, sur le plan européen, de la Convention mondiale de 1949 sur la circulation routière. A cette question est encore liée celle des poids et dimensions maxima des véhicules routiers.

D'autres problèmes concernant la circulation internationale des véhicules automobiles ont été soulevés, dont bon nombre sont actuellement résolus:

— le triptyque simplifié pour l'admission des véhicules en franchise temporaire des droits de douane;

— la reconnaissance à l'étranger des permis de conduire et des certificats d'immatriculation nationaux;

— la « carte verte »;

— la suppression des doubles impositions en matière de taxe de circulation;

(1) Quelques caractéristiques ont été modifiées en 1957, sur proposition de l'Association internationale permanente des congrès de la route, pour tenir compte des progrès de la technique.

— la convention de 1956 qui définit le droit auquel sont soumis les contrats de transports internationaux par route;
— le carnet TIR;
— la réglementation du transport des matières dangereuses;
— les libertés de Genève (pour une part du moins);
— et diverses réalisations sur le plan économique et social: ainsi, à fin décembre 1960, le Comité a approuvé la conclusion prochaine d'un accord portant réglementation du travail des équipages, salariés ou non, des véhicules automobiles effectuant des transports internationaux et prévoyant des mesures concertées entre les Gouvernements pour assurer le respect de cette réglementation;

D'autres réalisations sont en cours, comme
— l'harmonisation de la circulation routière des divers Etats européens;
— la recherche de la définition d'une sorte d'« appellation contrôlée » pour les wagons, camions et containers isothermes et frigorifiques;
— la normalisation des emballages en bois utilisés dans le commerce international pour le transport des fruits et légumes;
— dans le domaine de l'économie des transports, étude du montant des dépenses de voirie à prendre en compte dans le coût économique du véhicule/km, coordination des transports.

3. EN MATIÈRE DE TRANSPORTS PAR VOIE NAVIGABLE,

les études du CTI portent sur nombre de questions:
— unification des règlements de police;
— uniformisation des documents dont doivent être munis les bateaux;
— réglementation du transport des marchandises dangereuses;
— unification de la signalisation des voies navigables et des bateaux (en collaboration avec l'Association internationale permanente des congrès de navigation);
— élaboration:
  a) d'une convention relative au contrat de transport appelé à se substituer aux usages contractuels de chaque bassin fluvial;
  b) de conventions:
    i) sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage;
    ii) sur l'immatriculation des bateaux et les droits réels, qui remplaceraient des textes non ratifiés datant de 1930;
    iii) sur la limitation de la responsabilité de l'armateur;
    iv) sur la saisie-conservatoire et la saisie-exécutoire;
— étude en vue d'améliorer et de mécaniser la manutention dans les ports fluviaux.

B. ORGANISATIONS FERROVIAIRES NON GOUVERNEMENTALES

Les Administrations de chemins de fer européens ont mis sur pied de nombreuses Organisations, dont le but général est de faciliter le règlement de toutes les questions qui peuvent naître des inévitables rapports créés par le trafic international, de veiller au développement rationnel de celui-ci.

Dans le dessein « d'éviter les doubles-emplois auxquels peut donner lieu le fonctionnement de ces Organisations, d'assurer entre celles-ci la coordination et l'unité d'action nécessaires, sous la haute direction des dirigeants des Administrations ferroviaires, une représentation commune de l'ensemble des Organisations ferroviaires non gouvernementales vis-à-vis des diverses Organisations internationales, notamment vis-à-vis de l'ONU et de ses organismes subsidiaires »,

— le Comité international des transports par chemin de fer (CIT);
— la Conférence européenne des horaires-marchandises;
— l'Union internationale des chemins de fer (UIC);
— l'Union internationale des voitures et des fourgons (RIC);
— l'Union internationale des wagons (RIV);
— l'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF),

ont conclu à Genève un Accord suivant les recommandations de l'ECE et dont l'entrée en vigueur a été fixée pour le 1er janvier 1951.

La mission coordinatrice a été confiée à l'UIC, dont les attributions sont les plus générales.

Une réunion tenue à Berne le 8 mai 1951, à laquelle étaient représentés le Secrétariat général de l'UIC, les CFF en tant qu'administration gérante des Unions RIV, RIC et du CIT, ainsi que les administrations des chemins de fer allemands, belges, français, italiens et suisses, a précisé que: « Les décisions relatives à la *construction du matériel* devaient être élaborées par l'UIC, les Unions RIV et RIC gardant, en revanche, dans leurs attributions, la *fixation de toutes les prescriptions* à respecter par l'*emploi réciproque du matériel en trafic international*, y compris notamment celles qui sont relatives à l'état d'entretien exigé par les échanges du matériel. Pour le CIT, les attributions sont celles concernant l'application du *droit international des transports.* »

1. LE COMITÉ INTERNATIONAL DES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER (CIT)

Son activité est essentielle pour assurer et faciliter l'application des conventions CIM et CIV, aussi appelées Conventions de Berne.

Les statuts du CIT, en leur article premier, prévoient que: « Les administrations de chemins de fer, soumises à l'une au moins des conventions internationales CIM et CIV et qui ont adhéré aux dispositions complémentaires uniformes qui s'y attachent, constituent une Union ayant pour but:

a) le développement du droit international des transports sur la base des conventions internationales CIM et CIV;

b) la réglementation uniforme d'autres questions en rapport avec le droit international des transports. »

Le CIT est constitué des représentants des administrations adhérentes de l'Union. Les seuls pays d'Europe qui n'ont pas adhéré aux Conventions internationales sont la Grande-Bretagne et l'URSS, et sur les vingt-cinq pays qui les appliquent, cinq sont demeurés étrangers au CIT (l'Espagne, le Portugal, la Lettonie, l'Estonie — ces deux Etats sont depuis 1945 incorporés à l'URSS — et la Finlande).

La fonction originaire et essentielle du CIT a été l'élaboration des dispositions complémentaires à la CIM qui, sans cesse adaptées aux besoins des échanges internationaux, ont singulièrement facilité et développé l'application de la CIM, dès sa mise en vigueur: cette élaboration a été étendue à la CIV.

Les dispositions complémentaires se différencient des dispositions des Conventions internationales elles-mêmes, en ce qu'elles sont nées de l'accord des administrations de chemins de fer chargées d'appliquer les conventions et non de celui des Etats qui ont conclu celles-ci; mais pratiquement comme elles sont soumises, pour leur entrée en vigueur dans chaque pays, à la même procédure que les tarifs, elles ont la même force obligatoire qu'eux dans les rapports des chemins de fer et du public (1).

2. LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES HORAIRES DES TRAINS MARCHANDISES

Dans un protocole destiné à régler les relations de cette conférence avec l'UIC et entré en vigueur le 1er janvier 1951, il a été décidé que:

1° « Chacune des deux organisations pourra se faire représenter à titre consultatif aux réunions de l'autre organisation et formuler des suggestions qui seront examinées dans le cadre de la procédure habituelle »;

2° « Les secrétariats des deux organisations resteront en contact permanent et assureront notamment l'échange des ordres du jour et des procès-verbaux »...

De tels arrangements contribuent efficacement à coordonner les efforts, à systématiser les renseignements et ainsi à ne diffuser que ce qui offre une réelle utilité commune. Le but de cette conférence est d'organiser des correspondances internationales des trains affectés aux trafics de marchandises suivant les besoins des pays et des administrations participantes.

Une revision, opérée en 1958, du Recueil des principaux itinéraires a permis d'éliminer tous ceux qui comportent un délai de transport supérieur de 25 % à celui de l'itinéraire le plus court, puis considérant comme admissible tout itinéraire parcouru par un minimum de 100 wagons chargés par an dans les deux sens, elle a réduit de 62 % le nombre des itinéraires qui figuraient dans le recueil (2).

---

(1) Voir aussi Bulletin UIC 1933, p. 105.
(2) Bulletin UIC 1958, p. 26.

De telles dispositions sont de nature à entraîner une canalisation toujours plus rationnelle du trafic international.

3. L'UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (UIC)

Les Administrations membres sont au nombre d'une cinquantaine et comprennent, outre les grandes Administrations de chemins de fer de l'Europe, celles d'une large partie de l'Asie et de l'Afrique du Nord. Le siège de l'UIC est fixé à Paris.

Conçue pour « assurer l'unification et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer en vue du trafic international », elle a vu sa mission élargie

— par l'attribution d'une tâche générale de coordination et d'unification d'action des Organisations internationales ferroviaires;
— par une charge de représentation à l'extérieur;
— par une extension de sa compétence à l'ensemble des questions communes intéressant le chemin de fer;
— y compris les questions communes dites d'application restreinte qui « ne concernent qu'un certain nombre d'Administrations membres désireuses d'en confier l'étude à l'UIC ».

Ainsi elle a fréquemment participé aux études gouvernementales. Ses interventions à propos des travaux de la CEMT (coordination des investissements, standardisation du matériel roulant, pipe-lines), de ceux de l'ECE à Genève (réponse au questionnaire sur la coordination des transports) et au sujet du rapport Kapteyn, méritent d'être relevées.

Les différents travaux qu'elle entreprend sont étudiés au sein de huit commissions: Trafic voyageurs — Trafic marchandises — Finances, prix de revient, statistiques — Exploitation — Matériel roulant — Etudes générales — Voies et installations fixes — Questions juridiques.

Divers organismes dépendent de l'UIC, notamment

— le Bureau central de compensation (BCC);
— le Centre d'information des chemins de fer européens (CICE);
— l'Office de recherches et d'essais (ORE);
— l'Union internationale des services médicaux (UIMC);
— le Bureau international de documentation des chemins de fer (BDC).

a) Le Bureau central de compensation (BCC)

dont le siège est à Bruxelles, a pour but de réduire le nombre et l'importance des paiements internationaux, ainsi que de simplifier et d'accélérer les règlements des comptes entre les Administrations ferroviaires et, par voie de conséquence, d'améliorer les conditions du trafic international. Sa mission est donc de compenser, sur la base d'une monnaie autant que possible non soumise au contrôle des

changes, toutes les dettes et créances réciproques des Administrations participantes et à ne faire régler que les soldes. La monnaie de base est le franc belge.

Le BCC remplit ainsi, sur le plan des transports ferroviaires, les services d'un Office de compensation multilatérale à l'instar de ce que fut l'UEP sur une base plus étendue.

Le BCC, dont les débuts datent de 1880, accepte toutes les notifications des participants, quelle que soit la monnaie dans laquelle elles sont exprimées et quelle que soit la nature de la redevance. Les frais de gestion — minimes — sont répartis entre les administrations-membres selon une clé équitable.

b) le Centre d'information des chemins de fer européens (CICE) tout comme le Bureau international de documentation des chemins de fer (BDC)

ont été créés dans le dessein de mieux faire connaître les services rendus par les chemins de fer, leur importance dans l'économie des différents pays, et de promouvoir toute étude concernant les transports ferroviaires.

c) l'Office de recherches et d'essais

Les buts mêmes poursuivis par cet Office sont définis par M. Louis Armand, ancien président de la SNCF (1):

« ... Pour réduire les prix de revient de nos études et de la construction proprement dite de matériel, nous avons, par ailleurs, le devoir d'organiser une compétition, en même temps qu'une collaboration, entre les différentes industries européennes.

» De même que le chemin de fer a besoin aujourd'hui d'un cadre qui dépasse les frontières nationales pour augmenter son rendement — nous disons qu'il est maintenant à l'échelle d'un continent — de même les marchés nationaux pour la construction du matériel ferroviaire ne sont plus aujourd'hui susceptibles de nourrir les grandes techniques. Or, la locomotive moderne est une grande technique.

» Nous sommes persuadés qu'une organisation des marchés sur le plan européen est en mesure de fixer des répartitions de travail, permettant de réaliser des progrès sensibles en qualité et des réductions substantielles de prix. »

L'ORE, dont la naissance remonte à 1948, est géré par les chemins de fer néerlandais; d'emblée, il s'est mis résolument au travail, afin d'arriver à définir quelques types précis, en nombre réduit, de wagons couverts, de wagons tombereaux et de locomotives Diesel.

Puis cherchant la collaboration sur le plan industriel, il a organisé, en 1953 déjà, un concours d'idées entre toutes les entreprises européennes pour la réalisation du wagon de l'avenir, dont les résultats furent convaincants. Enfin, l'Europe amorçant énergiquement une conversion méthodique de la traction à vapeur, les efforts conjoints de l'industrie européenne, d'une part, pour une

(1) Bulletin UIC 1951, p. 617: *Les Journées d'information d'Annecy.*

fabrication d'un nombre restreint de types de locomotives Diesel et des réseaux, d'autre part, pour un abandon progressif de leurs particularismes étroits, doivent aboutir à une gestion rationnelle et commerciale des transports ferroviaires.

d) l'Union internationale des services médicaux des chemins de fer (UIMC)

constituée à Bruxelles en 1949, se propose d'échanger toutes les expériences faites en matière sanitaire dans le cadre de l'exploitation d'un réseau de chemins de fer. Elle groupait à l'origine douze administrations, dont la Suisse.

De plus, l'UIC est représentée auprès des organisations suivantes, ou participe directement à leurs travaux:

e) Organisations internationales électriques

a) Comité consultatif international téléphonique (CCIF), télégraphique (CCIT);

b) Commission mixte internationale pour les expériences relatives à la protection des lignes souterraines (CMI);

c) Comité international spécial des perturbations radiophoniques (CISPR);

d) Comité mixte international du matériel de traction électrique (CMT);

et de l'*Organisation internationale de normalisation* (ISO).

f) L'UIC reste, en outre, en contact permanent avec les autres transporteurs terrestres — IRU, UINF — et avec la CCI.

Elle entretient des rapports suivis avec les transporteurs aériens, en particulier, et sur l'initiative de la CEMT, avec l'Air Research Bureau de Bruxelles.

4. LES UNIONS RIV ET RIC

Le Statut sur le régime international des voies ferrées, préparé par la première Conférence des communications et du transit organisée par la SDN à Barcelone en mars 1921 et adopté par la Conférence de Genève de décembre 1923, prévoyait aux

Art. 5, par. 2: Les Etats contractants encourageront la mise en marche de trains directs ou, à défaut, la mise en service de voitures directes pour les grandes relations de trafic international, ainsi que toutes mesures ayant pour effet de rendre sur les dites relations les voyages particulièrement rapides et confortables.

Art. 9: Ils inciteront les Administrations de chemins de fer placées sous leur souveraineté ou leur autorité et dont les lignes forment un réseau continu de voies de même écartement, à conclure entre elles des conventions prévoyant toutes mesures de nature à permettre et faciliter l'échange et l'utilisation réciproque du matériel roulant.

Art. 10: Ils faciliteront l'établissement de conventions visant l'unité technique des chemins de fer, notamment en ce qui concerne la construction et les conditions d'entretien du matériel roulant, ainsi que le chargement des wagons, dans toute la mesure utile pour la bonne exécution du trafic international.

En constituant ces deux Conventions RIV (1er janvier 1922) et RIC (1er janvier 1923), les Administrations ferroviaires ont donné une suite positive aux aspirations générales souhaitant une collaboration internationale toujours plus aisée. Depuis leur mise en vigueur, ces conventions ont rendu de grands services et les examens périodiques auxquels elles sont soumises leur confèrent une grande souplesse d'adaptation à l'évolution ininterrompue du trafic international.

a) *Le Règlement RIV.* — Le Règlement RIV régit en trafic international l'emploi réciproque des wagons et des agrès de chargement entre les Administrations adhérentes à l'Union. Il n'entre en vigueur entre deux Administrations que lorsque celles-ci sont d'accord pour son application à partir d'une date fixée.

C'est un des grands mérites de ce Règlement d'avoir fait admettre le principe qu'un wagon devait continuer sans transbordement, que la Compagnie qui faisait provisoirement abandon de son wagon avait droit à une redevance proportionnelle à la durée de l'absence et à l'étendue de l'usure, ainsi qu'à la restitution dans un certain délai ou à une indemnité si la restitution avait lieu après ce délai.

Aujourd'hui, l'Union RIV dispose d'un nouveau Règlement entré en vigueur le 1er janvier 1958. Si les problèmes soulevés n'ont pas été nombreux depuis, en revanche, il convient de signaler l'introduction, à titre d'essai, à partir du 1er mars 1958, du délai de revision porté à quatre ans pour les wagons construits depuis 1944, qui sont équipés de boîtes d'essieux à rouleaux (essai sur 92 000 wagons) ou à paliers lisses de types déterminés (essai sur 146 000 wagons).

Ainsi que nous l'avons vu lors de l'exposé sur la Convention EUROP, celle-ci tend de plus en plus à se substituer à l'Union RIV.

b) Quant au *Règlement RIC*, il est l'homologue sur le plan des voitures et des fourgons du Règlement RIV. Chaque année s'élabore entre les Administrations participantes le tableau européen des voitures directes (EWP), dont l'organe est la Conférence européenne des voitures directes. Les entreprises de wagons-lits et de wagons-restaurants sont admises aux séances, mais ne peuvent participer au vote.

5. UNION DES SERVICES ROUTIERS DES CHEMINS DE FER (URF)

Elle a été créée le 13 décembre 1950 sous la raison de « Conférence internationale des Services routiers des chemins de fer », et sa gérance a été confiée à nos CFF pour une durée de trois ans, renouvelée depuis jusqu'en 1956; depuis lors, ce sont les chemins de fer néerlandais qui assurent cette gérance.

Son but est de traiter les questions relatives à l'organisation des lignes routières internationales exploitées par les Services routiers des chemins de fer ou pour leur compte. De plus, elle représente les Services routiers des chemins de fer au sein des organisations internationales et traite, sur le plan pratique, les questions touchant à la coopération du rail et de la route en trafic international.

Par Services routiers des chemins de fer, il faut entendre soit les Services automobiles propres des chemins de fer, soit les Sociétés filiales ou les Sociétés financièrement contrôlées par les chemins de fer qui exploitent des Services routiers.

C'est à Strasbourg, à la conférence des 4 et 5 septembre 1951, que fut décidé de rebaptiser cet organisme en « Union des Services routiers de chemins de fer ».

a) Europabus:

En créant l'URF, les promoteurs convinrent qu'il y avait nécessité à établir un programme de lignes saisonnières, à exploiter dès 1951. C'est ainsi que fut décidée la création de l'Europabus avec siège à Berne et dont la plupart des lignes commencèrent à fonctionner dès fin mai 1951.

Quatorze pays adhèrent à cette convention: la France, l'Allemagne occidentale, l'Espagne, l'Italie, le Portugal, la Suisse, l'Autriche, le Luxembourg, la Belgique, les Pays-Bas, le Danemark, la Norvège, la Suède et la Finlande.

Le rayon d'action s'étend du cap Nord à la Sicile et à l'extrême sud de l'Espagne: en tout 60 000 km de lignes ou de circuits touristiques englobés dans un réseau parfaitement coordonné, soumis à une régularité absolue et disposant d'un parc d'autocars de grand confort.

L'organisation est calquée sur celle des chemins de fer. Elle dispose de ses propres horaires et les heures de départ et d'arrivée jouent rigoureusement avec celles des trains.

Cette tentative de coordination entre deux entreprises complémentaires, le rail et la route, dans le dessein de promouvoir le tourisme, notamment à l'intention des Américains qui désirent beaucoup voir, en peu de temps, sans souci et sous une forme commentée, réussit fort bien d'emblée.

Dès la saison d'été 1951, plusieurs lignes touchèrent à la Suisse:

ligne 5: Francfort-Baden-Baden-Bâle;
ligne 6: Francfort-Stuttgart-Bâle;
ligne 7: Bâle-Lucerne-Interlaken-Montreux;
ligne 18: Montreux-Simplon-Milan;
ligne 20: Nice-Lugano-Saint-Moritz.

La collaboration des agences de voyage est acquise et les gares délivrent également les titres de transport. Des arrangements forfaitaires sont conclus avec les hôtels, de façon à permettre au touriste d'acquitter en une seule fois le prix de son voyage qui comprend ainsi les frais de déplacement, d'hébergement, de repas, etc.

C. LES SOCIÉTÉS FERROVIAIRES

a) INTERFRIGO

INTERFRIGO, Bruxelles, Société coopérative de chemins de fer, constituée le 24 octobre 1949, comprend huit *membres fondateurs* (les administrations des chemins de fer français (SNCF), belges (SNCB), anglais (BR), allemands (DB), italiens (FS), hollandais (NS), suisses (CFF) et danois (DSB), ainsi que quatre *membres simples:* les chemins de fer de la Grèce (CEH), Turquie (TCDD), Luxembourg (CFL) et Espagne (RENFE).

Selon l'article 3 de ses statuts, la société a pour but:

a) de pratiquer toute opération qui permet d'obtenir et de maintenir la température optimale lors du transport de denrées alimentaires, depuis leur producteur jusqu'à la livraison finale;

b) de promouvoir surtout la mise en construction, la mise en location et l'exploitation du matériel à wagons et de ses installations nécessaires à l'exécution et au développement des transports internationaux sous régime de température dirigée.

Avec des représentations en Autriche, Bulgarie, Hongrie, Roumanie, Tchécoslovaquie, Yougoslavie et au Portugal, elle couvre dix-neuf pays de son réseau. D'autre part, en qualité d'adhérente de l'UIC, depuis 1953, elle participe aux travaux des commissions et sous-commissions de cet organisme chargées de l'étude des problèmes posés par le trafic sous température dirigée.

Elle participe également, à titre consultatif, aux travaux d'autres organisations internationales comme le Groupe de travail des denrées périssables de l'ECE, l'Institut international du froid, l'Office central des transports internationaux par chemins de fer OCTI.

Son admission à l'Office de recherches et d'essais (ORE) lui a procuré l'appui nécessaire à la mise au point d'un nouveau type de wagon réfrigérant. En possession de toutes les données techniques nécessaires, elle a ainsi pu lancer un appel d'offres international pour la construction de ce type de wagon, dont 383 exemplaires ont été commandés en 1956 et mis en service l'année suivante. Parmi ceux-ci, 290 sont équipés d'un ventilateur électrique.

L'emprunt obligataire 4 ½ % de 10 millions de francs suisses, lancé en septembre 1959, doit permettre de financer en partie l'acquisition d'une nouvelle série de 375 wagons réfrigérants type UIC/ORE munis de ventilateurs électriques, dont 100 seront équipés d'essieux interchangeables pour assurer, sans transbordements à la frontière, le trafic avec l'Espagne. Ils sont construits en Italie, pays désigné après un appel d'offres international, et sont actuellement en cours de livraison. Enfin, en 1960, INTERFRIGO a acquis 500 wagons DB.

Ainsi, à partir de 1961, la société disposera de 1785 wagons réfrigérants. Avec leur aide et celles des parcs et entrepôts isothermiques et frigorifiques que ses administrations membres ainsi que leurs filiales ou sociétés liées par conventions: La STEF française, la Transthermos allemande et la SATI belge,

mettent à sa disposition, Interfrigo assure une gestion des transports des denrées périssables sur le plan international.

Poursuivant une politique vigilante d'économie dans le rendement de l'exploitation (rotation accélérée, diminution des parcours à vide et développement des réutilisations du matériel) et dans la simplification administrative, Interfrigo a pu maintenir pendant quelques années ses tarifs au niveau de 1952, malgré les hausses générales des prix et même des tarifs ferroviaires. Ce n'est qu'en 1957 que les tarifs ont été légèrement augmentés. Ses frais généraux par rapport au chiffre d'affaires oscillent aux environs de 5 %.

* * *

Côté trafic, le tableau des wagons chargés montre comment évolue la participation de la société au trafic international:

1951 = 21 216
1952 = 29 720
1953 = 41 626
1954 = 45 697
1955 = 54 312
1956 = 57 229
1957 = 71 158
1958 = 69 786
1959 = 83 976

Pendant les cinq premiers mois de 1960, l'augmentation des wagons chargés est de 31 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente.

La progression est manifeste chaque année, sauf en 1958, année d'abondantes récoltes fruitières dans les pays traditionnellement importateurs. L'amélioration notée en 1956 par rapport à l'exercice précédent est d'autant plus remarquable, que les exportations de salades et de primeurs effectuées au début de l'année, au départ de l'Espagne et du Sud de la France, furent très faibles en raison du froid rigoureux suivi de mauvaises conditions de température au printemps (—4000 wagons) et que les transports au départ de la Hongrie furent interrompus à la suite des événements tragiques d'octobre.

b) EUROFIMA,

société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, a été fondée à Bâle, le 20 novembre 1956, pour une durée de cinquante ans; cette Société a pour objet:

« de procurer aux meilleures conditions possibles, aux administrations de chemins de fer qui sont ses actionnaires, ainsi qu'à d'autres administrations ou organismes ferroviaires, mais dans ce cas, avec la garantie principale d'un ou plusieurs actionnaires, des matériels de type unifié ou à performances unifiées nécessaires à leur exploitation.

»A cet effet, elle fera construire ces matériels, soit pour son propre compte, soit pour le compte des administrations ou organismes ferroviaires intéressés; dans le premier cas, elle louera ou vendra ces matériels aux dits intéressés. »

Avec EUROFIMA, les principes de coordination internationale prennent la forme « d'une société commerciale faisant des opérations entre services publics sous la surveillance des Etats ». Les matériels acquis doivent être loués ou vendus et le financement nécessaire à ces opérations doit être assuré par le capital de la société et les emprunts qu'elle émet. Tant que dure la location, EUROFIMA demeure propriétaire exclusif du matériel remis. Le transfert de propriété à l'administration locataire n'intervient qu'avec le paiement de la dernière annuité.

Il est intéressant de relever que cette Société passe toutes les commandes en son propre nom et s'engage sous sa signature vis-à-vis des constructeurs chargés de les exécuter, à l'exception des réseaux allemands et autrichiens, où ceux-ci signent leurs commandes mais cèdent immédiatement la propriété du matériel commandé à EUROFIMA, selon les règles du « Kredit und Sicherungsübereignungsvertrag » (contrat de crédit avec réserve de propriété).

Le *capital initial* de 50 millions de francs suisses a été fourni par les actionnaires — les administrations ferroviaires des Etats signataires à la Convention, par quoi il faut entendre des Sociétés d'exploitation: SNCF, CFF, etc. — et les apports ont été constitués tant en espèces qu'en nature (wagons de chemin de fer). Afin de permettre à la Société d'accomplir la mission que lui avait fixée ses initiateurs, il fallut imaginer des solutions absolument nouvelles, consentir à des arrangements inhabituels aux règles qui prévalent généralement dans les rapports internationaux.

Les *facilités administratives* acceptées par les différents Gouvernements concernent tant le domaine du commerce extérieur (art. 8 de la convention) que le contrôle des changes (art. 9); les Etats prirent en outre l'engagement de laisser la Société effectuer ses opérations sans autres charges fiscales et douanières que celles qui seraient supportées par leurs réseaux dans des opérations d'importation ou d'exportation directes (art. 7 litt. a et b).

Quant aux *garanties*, elles jouent de la manière suivante: A la garantie donnée par les réseaux actionnaires à la Société en cas de non-exécution des contrats (art. 27 des statuts) s'ajoute la caution des Etats pour les engagements pris par leurs Administrations ferroviaires actionnaires de la Société (art. 5a de la Convention), tant du point de vue des engagements commerciaux directs que de ceux découlant de l'art. 27 des statuts. Grâce à ces garanties, la Société est à l'abri de tout risque financier, puisque, en cas de défaillance d'un associé, c'est l'Etat dont il dépend qui doit intervenir et, au cas où celui-ci s'y soustrairait, l'associé défaillant serait déchu de son contrat et obligé de mettre immédiatement à la libre disposition d'Eurofima les matériels faisant l'objet du contrat résilié.

Après deux années d'exploitation (du 20.11.1956 au 31.12.1958), EUROFIMA avait acquis 3217 wagons à marchandises qu'elle avait remis, selon le procédé location-vente, à différentes administrations ferroviaires européennes. Avec les 2289 wagons qu'elle a reçus au moment de la libération du capital

social, le parc-wagons de la Société compte 5506 wagons à marchandises, qui sont tous livrés et en service sous le régime de pool EUROP.

A fin 1959 et avec l'aide supplémentaire de crédits à moyen terme accordés en Suisse et en Allemagne, la Société était propriétaire de 5606 wagons, 247 locomotives Diesel, 3 rames électriques triples et 6 voitures RIC.

Pour les *locomotives Diesel*, il s'agit des premières commandes de locomotives standard européennes passées aux groupes industriels qui les ont étudiées en collaboration avec l'Office de Recherches et d'Essais ORE (1).

Rappel historique

S'inspirant de la méthode de l'« equipment-trust » pratiquée aux Etats-Unis depuis 1930 environ, et qui a permis l'acquisition d'une grande partie des locomotives Diesel et du matériel à voyageurs, le Bureau des Affaires communes de l'UIC, reprenant une initiative de la SNCF, décida, lors de sa réunion de février 1952 à Bruxelles, de rechercher un mode de financement des achats de matériel ferroviaire.

D'après le système américain, une société privée fait construire le matériel, puis le vend aux compagnies de chemins de fer selon le système de location-vente. La réserve de propriété joue comme garantie et le matériel saisi se replace, sans délai, auprès d'une autre compagnie puisque la standardisation est générale.

Seulement, l'organisation politique et économique de l'Europe rendait la réalisation de ce projet très difficile. Il suffit de s'imaginer par exemple à quelle accumulation d'impôts et de taxes allait conduire la livraison à un pays, de wagons construits dans un autre pays, et payée par un troisième. La CEMT fut saisie de l'affaire et dans sa réunion constitutive qui eut lieu à Bruxelles en octobre 1953, les 17 Ministres des transports résolurent d'intervenir auprès de leurs gouvernements.

Les travaux des différentes commissions d'experts avancèrent d'une manière efficace et le 30 septembre 1955 le contrat préliminaire à la constitution de la Société et l'« accord de base » entre réseaux purent être signés par les dirigeants des 14 réseaux: Allemagne, Autriche, Danemark, Espagne, France, Portugal, Norvège, Suède, Yougoslavie, Suisse, Italie, Pays-Bas, Belgique et Luxembourg. Quant aux gouvernements correspondants, ils ont paraphé les textes de leur ressort à Berne, le 20 octobre 1955, (convention relative à la constitution d'EUROFIMA avec, en annexe, un protocole additionnel relatif aux rapports d'EUROFIMA et de l'Etat où la Société aura son siège et un protocole de signature relatif à l'interprétation de certains termes et aux mesures transitoires d'entrée en application).

La Grande-Bretagne, la Grèce et la Turquie, pourtant membres de la CEMT,

(1) Pour les wagons, il est intéressant de remarquer que l'appel d'offres lancé à fin janvier 1957 portait sur une fourniture de 2000 wagons-tombereaux du type standard ORE 2, par lots de 200, 500 ou 1000 wagons. Quatre-vingts constructeurs de dix pays ont été touchés. Au 15 mars, 68 réponses étaient rentrées et l'on pouvait noter une baisse des prix par rapport à ceux payés notamment en Belgique, France ou Italie, obtenue en partie aussi après négociations.

sont demeurées en dehors de la convention, leur dispersion géographique rendant difficile une large participation au trafic international par voie ferrée. Depuis, cependant, les réseaux grec et turc y ont adhéré.

En présence d'un vieillissement toujours plus marqué du matériel ferroviaire européen, des destructions consécutives aux faits de guerre que les administrations, faute de moyens financiers ne pouvaient remplacer, il est compréhensible que les chemins de fer aient tenté de mettre en commun, au profit de toutes les Administrations, l'abondance de capitaux signalée dans certains pays et les besoins de matériel ou les conditions avantageuses de construction rencontrés dans d'autres pays.

Grâce à cette articulation heureusement accomplie, des programmes stables de constructions peuvent être édifiés, basés qu'ils le sont chaque année sur des investissements réguliers. Les constructeurs bénéficient ainsi de commandes équilibrées et les commettants, des prix réduits que permet la grande série rationnellement étalée.

Il est évident que l'apport d'EUROFIMA ne constitue pour l'instant qu'un faible appoint, lorsqu'on sait que les commandes de wagons des pays membres de la Société portaient sur un total de 40 162 unités au 31 décembre 1957, et que les prévisions pour 1958 demandent que le parc des locomotives Diesel d'une puissance supérieure à 350 CV. soit augmenté de 563 unités (1).

Il faudrait donc, pour qu'EUROFIMA pût jouer pleinement son rôle, qu'aux commandes qu'elle finance se joignent celles des réseaux. Les effets de la grande série et du plein emploi profiteraient ainsi à tous les partenaires. Mais ce ne sera guère possible avant le jour où les obstacles élevés aux frontières auront été éliminés.

D. LES SOCIÉTÉS MIXTES: BUREAU INTERNATIONAL DES CONTAINERS

Cet organisme, créé en février 1933, sous les auspices de la Chambre de commerce internationale (CCI), s'est fixé comme objectif d'organiser une collaboration internationale permanente qui règle l'échange des containers de manière à assurer leur utilisation maximale et, par conséquent, de réduire le plus possible la circulation à vide. Ces objectifs sont semblables à ceux qui ont été fixés pour la convention EUROP et il n'est pas étonnant que leur application concrète suive un cheminement analogue, jusqu'à ce que toutes les difficultés aient pu être surmontées.

Ils impliquent donc diverses solutions techniques, notamment la mise au point de types de containers normalisés, utilisables aussi bien en trafic national qu'international et cela par tous les moyens de transport. C'est un préalable heureux à une véritable coordination.

A l'usage, ces containers permettent de simplifier l'emballage tout en rédui-

(1) A la fin de la troisième année du fonctionnement d'EUROFIMA, les commandes de wagons et de locomotives Diesel passées par elle représentaient le 5 %, respectivement le 20 % du total des commandes de wagons respectivement de locomotives Diesel faites par les administrations-membres, pendant ces trois ans.

sant les manutentions, d'augmenter la sécurité (1) et d'accélérer la rotation des véhicules qui les prennent en charge. Ces économies en entraînent d'autres comme celles d'abaisser les taxes de transport et de faciliter l'accomplissement des formalités douanières.

E. LES ORGANISATIONS ROUTIÈRES

La route est représentée sur le plan international par deux organismes:

a) la Fédération routière internationale IRF et

b) l'Union internationale des transports routiers IRU.

a) L'IRF,

dont l'organisation s'étend au monde entier, se penche plus spécialement sur les problèmes d'infrastructure, s'attachant à obtenir le développement des relations routières internationales. Son origine est récente et ne date que de 1948. Elle a été simultanément organisée dans les deux hémisphères avec comme bureaux principaux à Londres, Paris et Washington. Paris étend sa compétence géographique au continent européen et aux territoires nord-africains.

Ses buts fondamentaux sont ainsi résumés:

1. Encourager l'éducation du public et informer les gouvernements sur les avantages économiques et sociaux qu'apporte une circulation routière bien comprise et cela dans tous les pays du monde;
2. Encourager et favoriser l'organisation et l'exécution de programmes judicieux établis par les gouvernements, en vue d'améliorer et d'étendre les réseaux routiers de tous les pays du monde;
3. Recueillir et assembler tous les éléments d'information statistiques, techniques, économiques, éducatifs, relatifs à l'amélioration des réseaux routiers et aux avantages qui en découlent et faire publier et distribuer ces renseignements autant qu'il sera nécessaire.
4. Coopérer avec l'Association technique permanente des Congrès de la route et les Groupements internationaux et locaux dont les buts sont identiques ou analogues à ceux de la Fédération, encourager et appuyer la formation et l'application des Fédérations routières locales et régionales dans tous les pays du monde.

Avant la venue de l'IRF, d'autres Organisations se préoccupaient déjà de problèmes de circulation routière: l'*Alliance internationale de tourisme* (AIT) (qui groupe les Touring-Clubs de tous les pays), la *Fédération internationale de l'automobile* (FIA) (groupement de tous les Automobiles-Clubs). Mais leur mission

(1) Un règlement fixant les prescriptions à appliquer pour les besoins de la sécurité aux containers dans les transports internationaux est actuellement en vigueur, précisant le champ d'application, les dimensions et poids maxima autorisés, les caractéristiques de leur construction.

se limitait surtout à favoriser le tourisme motorisé pour leurs membres. Ces deux groupements se sont ensuite réunis au sein de l'*Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile* (OTA) qui les représente aux Nations Unies et qui développe et complète une documentation touristique aussi diverse qu'abondante.

Bien avant la guerre déjà, l'*Association technique permanente des Congrès de la route* (APCR) étudiait les aspects techniques de la construction routière et réunissait en congrès les constructeurs de routes du monde entier. Mais une lacune était apparue qu'il s'agissait de combler: la coordination sur le plan international des efforts de toutes les organisations nationales qui portent à la route ou à la circulation routière un intérêt direct.

A l'aide de quelques exemples, il est possible de montrer comment l'IRF réalise cet objectif:

— Elle s'efforce, avant tout, de constituer une documentation aussi variée qu'exhaustive, afin d'être à même de satisfaire, si possible, à chaque demande qui lui serait soumise.

— Bénéficiant du « statut consultatif » l'accréditant officiellement auprès de l'ONU comme organisation non gouvernementale, elle participe ainsi activement aux travaux des groupes chargés des questions routières; elle a notamment collaboré à la *Déclaration de Genève de 1950* qui définit un réseau de grandes routes européennes et en fixe les caractéristiques. De plus, le CTI l'a chargée de grouper une documentation technique et de présenter des propositions quant aux possibilités de financement d'un tel réseau, y compris l'étude de la création d'un Fonds routier international.

— S'inspirant de l'exemple américain, l'IRF se familiarise avec une science nouvelle: la technique de la circulation routière dont l'objectif est d'étudier les meilleurs emplacements routiers en fonction de la sécurité, en se basant sur une analyse constante du trafic qui requiert la coopération des organes de police, des services de l'hygiène, des instituts de psychologie, etc.

b) L'IRU

n'est pour l'heure composée que d'Européens (14 Etats). Elle représente les intérêts des usagers « lourds » de la route (camions et autocars). Cette Union a pris en 1948, comme organisation faîtière, la succession du BITAC (1).

Son organisation est subdivisée en trois sections: transports professionnels de personnes, transports professionnels de marchandises et transports pour compte propre.

---

(1) Immédiatement après la dernière guerre mondiale, les transporteurs professionnels de la route de Belgique, des Pays-Bas, puis de France, ensuite du Danemark et de Suède et finalement de Suisse se groupèrent en deux associations: l'ATEB (Association of Transeuropean Buslines), pour le transport international de personnes, et la FITRIC (Fédération internationale des transporteurs routiers internationaux par camions), pour le trafic international des marchandises.

En 1947, une nouvelle fusion s'opéra à Copenhague, non pas sur les bases d'un groupement international, mais sous la forme d'un bureau BITAC (Bureau international des transports par autocars et camions), avec comme tâche de s'occuper des questions que pose le trafic international par route. D'autres pays demandèrent leur adhésion: la Grande-Bretagne, l'Italie et la Tchécoslovaquie.

La plus grande part de ses travaux sont accomplis dans le cadre des résolutions prises par la Division des transports de l'ECE où l'occasion lui est offerte de représenter le point de vue des groupements affiliés. Elle jouit également du « statut consultatif » de la catégorie B. Sa collaboration efficace à la mise sur pied de nombreux accords ou conventions est attestée par les quelques exemples suivants:

1. L'*Accord de Genève sur la liberté du transit* sert encore aujourd'hui de base au trafic international routier.

2. Le *Carnet TIR* (Transport international de marchandises par la route), dont l'objet est de simplifier les formalités aux frontières et qui est l'équivalent pour les marchandises transportées du carnet de passage en douane pour les véhicules automobiles. Le bénéficiaire du carnet TIR est tenu d'utiliser des véhicules ou containers agréés par les autorités douanières de son pays et ceux-ci doivent correspondre au Règlement y relatif figurant dans la Convention douanière de 1949.

   Pour constituer la garantie financière demandée par les Administrations des douanes des pays signataires de la Convention, l'IRU a organisé un système international de garantie financière avec ses associations nationales membres et un groupe de Compagnies d'assurances. La prime d'assurance à payer pour chaque transport est comprise dans le prix que le transporteur paie pour le carnet TIR s'y référant (1).

3. Par résolution 125 du 19 juillet 1952, l'ECE à Genève pria l'IRU d'étudier la création d'un organisme international pour l'exploitation d'une chaîne du froid par route reliant producteurs et consommateurs de denrées rapidement périssables (légumes, poissons, viandes, volailles, fruits, etc.). C'est ainsi que fut créée la « *Transfrigoroute Europe* », avec siège à Bâle, le 28 mars 1955, réunissant en une association les groupes nationaux d'entreprises professionnelles de transport de Belgique, du Danemark, d'Allemagne, de France, de Finlande, d'Italie, des Pays-Bas, d'Autriche, de Suède, de Suisse, d'Espagne et du Royaume-Uni. Cette association gère un parc de plus de 350 camions spéciaux (1958).

4. L'IRU demeure également vigilante quant aux incidences que ne manquera pas de provoquer le processus d'intégration européenne tant du côté de la Communauté économique européenne que de l'AELE, afin que ne soit pas attenté à la règle qu'elle s'est fixée d'une « liberté aussi large que possible et d'une réglementation limitée à ce qui est strictement nécessaire ».

---

(1) La caution pour un train routier équivaut à Fr. s. 400 000.—. Ce sont ainsi des millions que la chaîne IRU doit garantir journellement.

F. LES ORGANISATIONS FLUVIALES

La Convention de Mannheim, seul Acte ouest-européen réglant la liberté de navigation et du trafic, est essentiellement limitée au Rhin. Des propositions, dans le dessein d'en étendre le régime à toutes les voies d'eau et canaux européens, ont été formulées, mais elles ne sont pas près d'aboutir. Il suffit de se rappeler que la Convention de Mannheim, qui remonte à 1868, n'a pu être modifiée, dans le passé, que par les traités de paix: Versailles 1919 et Accord de Londres 1945. Dans les changements imposés en 1921, 1923, 1936 et 1950, il s'est chaque fois agi de modifications résultant de circonstances politiques découlant des deux guerres mondiales.

D'autre part, une décision dans le cadre du Traité de la CECA ou de Rome aux fins d'étendre ce régime ne saurait intervenir, car les pays engagés par l'Acte de Mannheim ne font pas tous partie des Six. En effet, la Grande-Bretagne et la Suisse sont également liées à la Convention du Rhin de 1868, par une stipulation du Traité de Versailles. D'autre part, l'Italie, pays membre de la Communauté, a renoncé en 1937 à la Commission centrale du Rhin (CCR). Or tout changement, pour être valable, doit être accepté par tous.

La CCR, bien que ne disposant d'aucun pouvoir exécutif, demeure l'organisation la plus importante en matière fluviale. En dehors de la CCR, divers groupements ont été constitués, dont les origines sont plus récentes (1):

a) ASSOCIATION DU REGISTRE INTERNATIONAL DES BATEAUX DU RHIN

Elle est formée d'armateurs, assureurs, classificateurs, constructeurs, groupements de bateliers et réparateurs de bateaux rhénans. Elle publie un Répertoire des bateaux du Rhin avec les spécifications de chacun d'eux; elle assure un contrôle uniforme des règlements d'avarie commune (dispaches).

Pour faciliter ces règlements, elle a déposé à la CCR, le 11 octobre 1956, les « Règles du Rhin d'Anvers-Rotterdam » dont l'application se généralise rapidement.

b) LE CONSORTIUM INTERNATIONAL DU RHIN,

dont les membres représentaient, à fin 1959, 80 % du tonnage rhénan, a la charge de perfectionner l'organisation des transporteurs sur le Rhin en vue d'améliorer l'exploitation de leur flotte.

C'est en 1952, au cours d'une Conférence économique, dont les recommandations prévoyaient exclusivement des accords entre professionnels de la navigation, réunie à la diligence de la CCR, qu'un plan fut dressé par les transporteurs rhénans sur la base duquel ce consortium a été constitué. La CCR avait à l'époque donné son accord à ce plan. Cette organisation est caractérisée par des pools et conventions concertés entre transporteurs et chargeurs dans le dessein d'assu-

(1) « Actes du Rhin », op. cit., p. 6.

rer aux meilleures conditions techniques et commerciales ceux des courants de trafic qui sont suffisamment stables et importants pour se prêter à une certaine prévision.

La Conférence économique de la navigation rhénane, ouverte en 1959, a eu également à se prononcer sur un projet de statut d'une organisation internationale de la profession des navigateurs rhénans.

Pour l'instant, elle n'a pu parvenir à formuler des conclusions unanimes sur les textes soumis. On voudrait former, dans chaque pays, un consortium national, dont serait constitué, sous forme de fédération, un consortium international, dans lequel les pays participants seraient représentés au prorata du tonnage effectif. L'affiliation à l'organisation professionnelle serait déclarée obligatoire.

Les buts de ce consortium viseraient à:

1° représenter la navigation rhénane auprès des autorités et des institutions internationales et défendre les intérêts de tous les navigateurs rhénans;

2° favoriser une politique commune de transport sur le Rhin et les eaux adjacentes;

3° favoriser la coopération mutuelle de tous les navigateurs rhénans avec les représentants de la navigation intérieure des autres voies d'eau, ainsi qu'avec l'UINF;

4° défendre la position de la navigation rhénane dans le cadre de la politique européenne des transports dans ses rapports avec les autres modes de transport;

5° augmenter les prestations de la navigation rhénane, spécialement par des mesures pour rationaliser l'exploitation et améliorer sa position économique en pratiquant, en collaboration avec les chargeurs, une politique saine de frets, tenant compte des frais réels d'exploitation; — on a spécialement pensé à la formation de pools et à la conclusion de conventions;

6° assurer une activité meilleure et plus régulière en réglant l'offre de tonnage d'après les quantités actuelles ou futures de marchandises à transporter (mesures en vue de la péréquation de l'activité);

7° unifier le droit rhénan, spécialement en ce qui concerne les conditions de transport;

8° préparer l'examen et la solution de tout autre problème de transport en relation avec le Rhin ou ses eaux adjacentes.

Il s'agit en somme d'agir sur l'offre, afin de permettre qu'un marché régulier s'institue sans qu'il soit nécessaire de toucher au mécanisme des prix.

Seulement, les partisans du consortium se rendent très bien compte qu'il sera quasi impossible d'arriver à sa constitution au moyen d'une organisation volontaire. C'est pour cela qu'ils ont prévu la possibilité d'un soutien gouvernemental pour conduire la minorité à la raison. La majorité s'est même occupée de dresser un avant-projet de convention à conclure entre les pays

intéressés en vue d'une intervention gouvernementale dans ce sens (1).

Mais ce recours à l'autorité des Etats n'est-il pas contraire à la Convention de Mannheim qui veut qu'en dehors de ses stipulations et des mesures de sécurité générale, il ne soit apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation? Il est vrai que cette Convention date de 1868 et que, depuis lors, les circonstances ont fortement évolué.

c) UNION INTERNATIONALE DE LA NAVIGATION FLUVIALE

Constituée depuis 1952, elle réunit pour commencer les Fédérations des transporteurs par eau d'Europe occidentale: Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas et Suisse.

Bien que ne disposant pas des moyens nécessaires pour représenter efficacement l'ensemble des artisans bateliers, elle s'efforce de faire connaître en permanence, aux instances internationales, les possibilités et les besoins de la batellerie internationale.

Les transporteurs par eau, les armateurs en particulier, ont estimé qu'il était professionnellement important de se grouper afin d'assurer la cohésion de leur position face aux industries qui sont les clients essentiels de la voie d'eau et dont la tendance à se concerter n'est que trop évidente dans beaucoup de domaines.

G. ORGANISATIONS OUVRIÈRES INTERNATIONALES: LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF)

dont le siège est, depuis 1939, à Londres, comprend sept sections qui groupent le personnel des diverses catégories de transport: les gens de mer, les dockers, les cheminots, les routiers, ceux de l'aviation civile, de la navigation intérieure et les marins-pêcheurs.

Ses effectifs sont de quelque six millions et demi d'adhérents affiliés à 190 organisations diverses et répartis dans soixante pays du «monde libre».

Le Congrès que l'ITF tint à Amsterdam en 1904 fut la première manifestation officielle de la Fédération. La guerre mondiale de 1914-1918 la mit en veilleuse et ce n'est que la Conférence d'Amsterdam, tenue en 1919, qui décida de sa reconstitution. Depuis lors, il devint commun de l'appeler « l'Internationale d'Amsterdam ». Son programme syndical se double de travaux sur des sujets divers mais importants comme la coordination et l'intégration des moyens de transport dans le cadre de l'actuelle unification européenne. Elle cherche à étendre son influence dans les pays sous-développés et elle participe activement aux tâches de l'Organisation internationale du travail (OIT).

Dans une résolution prise à Berne en septembre 1955, elle a déploré que les organisations ouvrières n'aient pas été appelées à participer aux travaux sur

---

(1) « Chronique des Transports » N° 22, 20 novembre 1960, p. 729.

les grands problèmes des transports dont certaines institutions avaient été chargées par les Gouvernements (CECA, Conseil de l'Europe, CEMT, Congrès aéronautique européen). Elle a approuvé la création d'un *Comité permanent des transports* qui ferait une place aux délégués syndicaux afin que ne soient pas oubliés les devoirs et obligations de nature sociale qu'engendrent les décisions internationales.

Il est fréquent que diverses sections, isolément ou groupées, sans que cela présente le caractère d'un congrès général, tiennent des conférences sur des problèmes précis. Ainsi, par exemple, celle de Francfort (octobre 1957), qui comprenait les routiers et les cheminots, eut à s'occuper de la coordination des transports internes. Un volumineux rapport remarquablement élaboré (1) devait servir de base à la discussion.

Il n'entre pas dans cette étude de récapituler l'ensemble de l'activité de l'ITF, mais bien de montrer combien son activité peut être multiple. Son efficacité est surtout due à une grande souplesse d'exécution: en effet, comme les résolutions prises ne trouvent pas toujours dans chaque pays des possibilités d'application uniforme, il est entendu que chaque Fédération nationale doit définir sa propre attitude en face des problèmes d'ordre technique, professionnel ou social, qui sont particuliers à l'Etat dont elle fait partie.

Mais il est parfois inévitable que l'idéologie dont elle s'inspire lui dicte des résolutions quelque peu teintées de dirigisme (2), donc en opposition doctrinale avec le régime politique qui prévaut dans certains pays occidentaux. Cette remarque ne doit en rien diminuer les mérites de l'ITF dans sa tâche de rapprochement des différents points de vue nationaux, ni son incontestable contribution à une meilleure connaissance des problèmes de la coordination des transports.

---

(1) *Problèmes nationaux et internationaux de la politique des transports. Le point de vue des organisations syndicales d'ouvriers des transports.* Edition Pharos, Schwabe S.A., Bâle, 1958.

(2) Il paraît intéressant de rendre compte de la position adoptée par l'ITF en présence du développement que connaissent actuellement les pipe-lines, et la proposition d'en confier la construction et l'exploitation aux chemins de fer et en tout cas de les placer sous contrôle public:

« Résolution concernant les pipe-lines:

» La Conférence internationale des cheminots de l'ITF, tenue à Salzbourg du 16 au 19 septembre 1959:

» *Prend connaissance* de l'évolution structurelle qui se dessine, en particulier pour les transports pétroliers, à la suite de la construction de pipe-lines;

» *Signale aux autorités et à l'opinion publique* que cette évolution entraînera, pour les modes traditionnels de transports internes, des pertes et des transferts de trafic si ce nouveau mode de transport n'est pas incorporé sans délai dans une conception politique valable pour l'ensemble des transports internes;

» *Demande* que la construction et l'exploitation de pipe-lines soit placée sans retard sous contrôle public afin de pouvoir empêcher d'une façon effective la constitution de monopoles par les grands trusts internationaux du pétrole;

» *La conférence est d'avis* qu'en tant qu'entreprises publiques de transports, les chemins de fer européens sont les plus aptes à entreprendre la construction et l'exploitation de pipe-lines dans l'intérêt général. La réunion des chemins de fer et des pipe-lines au sein d'une même entreprise permettrait d'exploiter rationnellement ces derniers et de répartir judicieusement les tâches entre ces deux modes de transport de façon qu'ils se complètent mutuellement.

» *Il est donné mission au secrétariat* de tout faire, en accord avec les organisations affiliées, pour que les autorités compétentes exercent sans tarder une influence sur les nombreux projets de pipe-lines pour éviter que de puissants monopoles n'exercent une influence abusive aux dépens de la communauté et pour assurer que les conditions sociales des ouvriers des transports soient protégées par des mesures de coordination adéquates. »

Berne, « Le Cheminot » N° 39, 25 septembre 1959.

H. QU'ADVIENT-IL DES USAGERS?...

En créant des commissions de travail, la CCI a permis à tous les milieux liés aux transports (transporteurs et usagers) de collaborer à la recherche des moyens qui faciliteraient et intensifieraient les échanges internationaux (Accords triparti de 1951 et quadriparti de 1953, conclusions récentes de sa Commission générale des transports).

« C'est l'équilibre optimum entre tous ces intérêts et les points de vue ainsi confrontés que la Chambre de commerce internationale (CCI) recherche. » (1) Et plus particulièrement, elle souhaite collaborer à la définition d'une politique commune des transports, du point de vue des usagers, dont « l'attitude dépouillée de tout préjugé est inspirée essentiellement par le désir d'un meilleur rendement économique ».

La CCI estime qu'une solution satisfaisante est possible dans le respect de quelques principes. Elle place en tout premier lieu le *libre choix de l'usager*, règle qu'en économie concurrentielle personne ne saurait légitimement contester.

Où les avis commencent à diverger, c'est dès le moment où la *liberté de transport pour compte propre* est évoquée. La CCI soutient qu'elle n'est que le corollaire du précédent principe du fait que le transport pour compte propre authentique ne peut être assimilé à l'économie générale des transports, mais à celle d'une entreprise et qu'on ne saurait donc lui imposer des restrictions sous forme de mesures fiscales. D'autres sont d'avis — cf. rapport Kapteyn, p. 37 — que les transports pour compte propre qui utilisent également la capacité des transports publics devraient participer aux frais de la réserve que ceux-ci sont appelés à constituer pour faire face aux trafics de pointe. Certains autres préconisent même que les parcours soient limités, implicitant ainsi qu'au-delà d'un certain rayon, le transport pour compte propre soit assimilé à un transport professionnel.

Comme découlant logiquement du libre choix de l'usager, la CCI estime qu'afin de n'en pas fausser l'application, la « meilleure garantie est celle d'une *saine concurrence* entre les divers modes de transport, mais sur un pied de compétition comparable et tenus d'assurer leur équilibre financier ».

Elle souhaite donc que les pouvoirs publics donnent aux chemins de fer une certaine aisance tarifaire; qu'ils apportent quelques tempéraments à l'obligation de transporter, en un mot, qu'ils leur permettent une exploitation commerciale aussi souple que possible.

Elle est convaincue que seuls les tarifs reflétant les prix de revient peuvent constituer la solution réellement satisfaisante à long terme, et cela pour tous les modes de transport. Mais elle estime qu'une publication a priori des tarifs est dangereuse, se fondant sur la constatation que, pour le transport routier par exemple, son « grand avantage est de pouvoir adapter ses prix aux conditions particulières de chaque opération de transport, alors que toute tarification implique une moyenne des multiples opérations possibles ».

---

(1) CCI: *Politique générale des transports en Europe*, p. 3, document 194.

Jugeant les transports sous leur double aspect d'objets et de moyens, la CCI estime dans le premier cas qu'ils doivent être soumis à la même procédure de libération *(mutatis mutandis)* que les autres secteurs du Marché commun et, en tant que moyens, qu'il soit possible de leur appliquer les règles communes.

I. AUTRES ORGANISATIONS

Il y aurait encore lieu de parler:
de l'OTA (Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile)
de la FIATA (Fédération internationale des associations de transporteurs)
de l'Association internationale des usagers d'embranchements particuliers, et de beaucoup d'autres groupements encore
qui chacun, dans sa sphère d'activité, œuvre en faveur de réalisations communes à l'échelle de l'Europe.

Seulement, cette étude n'a pas pour objet d'épuiser la liste des initiatives prises dans le dessein d'assurer une défense mieux coordonnée des intérêts des membres en face de l'extension à l'échelle internationale des problèmes nourris précédemment dans le vase clos d'un pays, sinon que de rendre compte dans ses grandes lignes des efforts entrepris par les transports pour une Europe unifiée et des résultats acquis à ce jour.

L'œuvre de solidarité à laquelle ils participent montre bien, ne fût-ce déjà que par la somme des travaux réalisés, mais qui attendent encore l'estampille officielle, que les transports sont dans certains secteurs bien en avance sur ce que les Gouvernements ont bien voulu concéder, à ce jour, au titre de l'intégration économique.

J. OBSERVATIONS EN MARGE

Il entre dans la nature même des transports de réduire les espaces et donc d'éliminer tout ce qui entrave ce rapprochement. Par les obstacles artificiellement élevés aux frontières et les temps que leur franchissement exige, on dénature la mission des transports: c'est comme s'il leur avait fallu couvrir une distance plus longue ou s'astreindre à une marche ralentie alors que leurs possibilités techniques sont largement supérieures.

Ces entraves sont la cause de la multiplication des organismes internationaux, dont l'essentiel des efforts vise à obtenir un trafic international moins haché.

Les Etats, en élevant des barrières aux frontières, ont non seulement dû créer un appareil onéreux pour en garantir l'imperméabilité, mais ils ont indirectement encouragé la prolifération d'organismes dont la présence aux points d'étranglement de la distribution s'est avérée utile pour assurer les passages dans les meilleures conditions possibles. Il s'en est suivi une impressionnante bureaucratie semi-privée, semi-officielle, une frénésie de voyages, une multiplication de congrès dont les buts étaient certes de permettre à tous les consomma-

teurs un accès plus aisé aux sources d'approvisionnement, mais dont les frais eussent pu leur être épargnés si, notamment, un protectionnisme moins virulent n'avait multiplié les obstacles sur les circuits d'échanges internationaux.

IV. La Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier CECA

Conclu le 18 avril 1951 à Paris, le Traité de la CECA est entré en vigueur le 25 juillet 1952, mais ses effets ont été retardés au 10 février 1953 pour le charbon et le minerai de fer et au 1er mai 1953 pour l'acier.

Quelles incidences le Traité instituant la CECA exerce-t-il sur les transports européens et dans quelle mesure l'éthique dont s'inspire ses dispositions a-t-elle trouvé application dans les articles concernant plus particulièrement les transports? En outre, comment la Haute Autorité a-t-elle pu faire usage des pouvoirs qui lui furent délégués par les Etats, en tant qu'institution supranationale, d'une part dans le secteur particulier des transports de charbon et d'acier et, d'autre part, dans celui de l'initiative de l'évolution ultérieure?

Les trois principes sur lesquels le Traité prend appui sont la *publicité*, l'*égalité* (de traitement) et la *liberté* (1).

A. LA PUBLICITÉ

Comme l'étymologie de ce mot l'indique, elle consiste à rendre public, à faire savoir. D'après l'article 60, al. 2, les prix et les conditions de vente appliqués par les entreprises relevant du Traité doivent être rendus publics dans la mesure et dans les formes prescrites par la Haute Autorité.

Cette obligation n'envisage que les prix « départ usine ». Mais il saute aux yeux que l'obligation de publier les prix « rendus » du charbon et de l'acier est d'une plus grande portée économique pour la concurrence. Or, comme le prix rendu, c'est-à-dire celui au lieu de destination, comprend, en plus du prix « départ usine », les frais de transport, l'obligation de régler la question de la publicité des prix de transport se posait aussitôt aux auteurs du Traité. Ils en disposèrent à l'article 70 al. 3 qui dit que « les barèmes, prix et dispositions tarifaires de toute nature appliqués aux transports de charbon et d'acier à l'intérieur de chaque Etat membre et entre les Etats membres sont publiés ou portés à la connaissance de la Haute Autorité. »

Ainsi obligation est faite aux transporteurs de rendre publics les prix et dispositions tarifaires qu'ils appliquent, ou de les communiquer à la Haute Autorité.

---

(1) Voir également Dr Werner Klaer: *Les répercussions de la CECA sur les transports européens*, conférence Hambourg du 16 février 1956, et *La révolution est un état permanent dans les transports*, Revue « Verkehr » N° 42 du 22 octobre 1960, p. 1485.

Les *chemins de fer* la connaissent depuis longtemps: les pouvoirs publics la leur imposèrent comme conséquence de leurs privilèges de monopole de fait et elle découle également de l'adhésion à la CIM (art. 9), entrée en vigueur le 1er janvier 1893. Cette règle, d'ailleurs, souffre depuis quelques années de nombreuses exceptions soulevées par la concurrence que les autres modes de transport font au rail (1).

Quant à la *navigation fluviale intérieure*, elle vit sous le régime des frets réglementés, donc connus du public. En revanche, les *frets internationaux* sont fixés librement et ne sont pas publiés. Toutefois,

« l'*Accord relatif aux frets et conditions de transport pour le charbon et l'acier sur le Rhin* conclu le 9 juillet 1957 entre les Etats membres, prévoit à l'article 2 que chaque membre convient avec la Haute Autorité d'appliquer un procédé, qui permet à celle-ci d'avoir une connaissance complète et détaillée des frets et conditions de transport désignés à l'article premier. Les négociations entre la Haute Autorité et les Etats membres en ce qui concerne l'application de l'article 2 ne sont pas encore terminées.

» Dans le domaine de la *navigation fluviale à l'intérieur de la Communauté*, qui ne tombe pas sous l'application de l'Accord du 9 juillet 1957, c'est-à-dire notamment le trafic à l'Ouest du Rhin, la Haute Autorité a insisté, au cours du Conseil spécial de Ministres du 5 février 1959, sur la nécessité de faire aboutir dans un délai de trois mois les études entreprises par le Comité ad hoc des frets fluviaux, institué par le Conseil spécial de Ministres, en ce qui concerne l'enregistrement des frets fluviaux à l'Ouest du Rhin, en y comprenant le trafic dit « mixte », afin de permettre au Conseil d'adopter une prise de position définitive. Dans cet ordre d'idées, la Haute Autorité a demandé aux Gouvernements des Etats membres, d'examiner en particulier, dans le cadre des travaux du Comité ad hoc, la question de l'institution de bourses de fret, parce qu'à son avis ces bourses, dépassant le simple enregistrement, résoudraient d'une façon simple la question de la publicité des frets. » (document 1432/59 f).

Dans le domaine des *transports routiers*, la situation n'est pas près d'être unifiée du fait de la diversité des régimes appliqués par chaque Etat. En France, en Italie, au Luxembourg et en Belgique, les prix sont formés librement « à la tête du client ». Aux Pays-Bas, les pouvoirs publics se bornent à fixer et à faire respecter des tarifs maxima pour les transports intérieurs et minima s'il s'agit de

---

(1) Le 23 février 1959 (document 1432/59 f) la Haute Autorité répondait à une question en ces termes: « En ce qui concerne le domaine des transports par fer, il y a lieu de remarquer d'abord que seules les législations néerlandaise, française et italienne autorisent leurs chemins de fer à conclure des contrats non publiés en *trafic intérieur*. Depuis l'institution de la Haute Autorité, ces chemins de fer lui adressent une copie de tous les contrats non publiés concernant les transports de charbon et d'acier. La Haute Autorité a vérifié, selon la procédure prescrite pour les transports publics, la concordance du contenu de ces contrats avec les prescriptions du Traité, notamment du point de vue de l'interdiction des discriminations dans les prix et conditions de transport. Jusqu'à présent aucune difficulté de principe ne s'est produite lors de l'examen des contrats et de l'exécution des modifications estimées nécessaires par la Haute Autorité. Les prescriptions de l'art. 70, al. 3 sont donc observées.

» En ce qui concerne l'exercice des droits selon l'article 60 du Traité, la Haute Autorité s'est adressée au Gouvernement néerlandais, à la suite d'une plainte déposée par une mine. Le Gouvernement néerlandais a répondu que les chemins de fer néerlandais fourniraient aux producteurs de la Communauté, sur demande, des renseignements tarifaires non discriminatoires et qui rendraient possible l'exercice des droits selon l'article 60 du Traité. La plainte fut alors retirée. La Haute Autorité examine la question de savoir si les informations prévues sont suffisantes au regard des prescriptions du Traité. »

transports internationaux; une certaine règle de publicité est ainsi sauvegardée. Seule l'Allemagne fédérale connaît une publicité étendue par la liaison qui existe entre les prix des transports routiers et les tarifs marchandises ferroviaires.

En trafic routier international, comme il n'existe aucune convention analogue à la CIM des chemins de fer, l'obligation de rendre publics les prix des transports n'est nulle part sanctionnée. Dans le cas plus particulier des transports routiers de charbon et d'acier,

« la Haute Autorité a, après avoir constaté au cours de la séance du 22 juillet 1958 du Conseil spécial de Ministres, que la tentative d'établir une convention entre les Gouvernements des Etats membres avait abouti à un échec, et après avoir introduit la procédure selon l'article 88 du Traité, pris le 18 février une décision concernant la publication ou la communication à la Haute Autorité des barèmes, prix et dispositions tarifaires de toute nature, applicables aux transports routiers professionnels du charbon et de l'acier à l'intérieur de la Communauté. » (1)

En se référant aux détails de la décision et plus spécialement aux motifs qui la précèdent, la Haute Autorité fait remarquer que:

— « l'observation des prescriptions de l'article 70, al. 3 du Traité est garantie par l'exécution, par les Gouvernements de la décision;

— » l'obligation imposée de publier des tarifs applicables aux transports routiers professionnels, au choix soit par les soins des Gouvernements des Etats membres, soit par les transporteurs, et en cas de communication à la Haute Autorité l'information par celle-ci, des producteurs et utilisateurs, permettront aux entreprises d'exercer leurs droits selon l'article 60 du Traité, et notamment celui d'aligner leurs prix « rendus » sur les prix d'autres entreprises en cas de transport des produits par des transporteurs professionnels routiers. » (document 1432/59 f).

La Haute Autorité s'était donc ralliée à l'avis d'informer producteurs et utilisateurs des communications qui lui étaient faites en matière tarifaire. L'adoption d'une telle mesure s'imposait, car tolérer que ces usagers fussent écartés de la confidence née des accords secrets, équivalait à empêcher le fonctionnement correct du Marché commun.

En effet, la règle de l'alinéa 3 de l'article 70 permettait qu'il pût exister des cas de non-publication des prix de transport, à la condition qu'ils fussent soumis à l'approbation de la Haute Autorité, dont les décisions sur ce point demeuraient également confidentielles. Si une telle règle protégeait, dans une certaine mesure, contre les pratiques discriminatoires des transporteurs, elle ne permettait pas un développement normal de la concurrence entre producteurs et ôtait à la publicité son caractère prévisionnel qui rend possible la comparaison des chances propres avec celles de la concurrence sur un marché donné.

---

(1) La Cour de Justice des Communautés européennes a annulé à la mi-juillet 1960, la décision de la Haute Autorité de la CECA imposant dans les six pays la publicité des prix et conditions de transport par route. Ces arrêts donnent ainsi satisfaction aux gouvernements néerlandais et italien, qui accusaient la Haute Autorité de violation du traité et de détournement de pouvoirs.

D'autre part, elle suscitait une discrimination d'ordre juridique en privant toute personne indirectement intéressée de recourir devant la Cour contre une décision de la Haute Autorité.

Il était important que cette disposition fût mise en harmonie avec l'article 60 du Traité sur l'alignement des prix et qu'elle restituât à la publicité des prix et des conditions tarifaires un de ses avantages essentiels: servir de garantie également contre toute manipulation arbitraire, nullement en rapport avec les nécessités du marché, que pourrait décider des transporteurs envers leurs clients.

Dans l'intervalle, toutefois, un fait nouveau est survenu: la Cour de Justice, le 15 juillet 1960, a pris un arrêt déclarant que les dispositions de l'article 70, al. 3 ne s'imposent pas de plein droit aux pays membres par la ratification du Traité, mais nécessitent, pour l'application aux justiciables de la CECA, des mesures d'exécution préalables; cet arrêt réduit à néant la thèse de la Haute Autorité, quant aux pouvoirs de réglementation qu'elle revendiquait en matière de transports, en se fondant sur l'article 70, al. 3.

D'une part, l'article 88 n'attribue « à la Haute Autorité que le pouvoir de constater le manquement d'un Etat membre à une obligation que lui impose le Traité » et, d'autre part, la Cour constate que la Haute Autorité ne peut déduire du principe, qu'aucun contrôle des discriminations et aucune action répressive à leur égard ne peuvent être exécutés sans la publicité des prix, « une habilitation à exercer un pouvoir de décision consacrant un contrôle anticipatif par la prescription de publicité des barèmes ou des prix, sa compétence ad hoc étant exceptionnelle et subordonnée à une renonciation des Etats membres qu'en l'espèce le Traité ne consacre ni expressément ni implicitement. »

Il est incontestable que cette décision de la Cour de Justice porte un sérieux coup au problème de la publicité des prix et conditions de transport appliqués aux transports routiers de charbon et d'acier, sans cependant le résoudre.

B. L'ÉGALITÉ

Le principe de l'égalité, et donc de l'égalité de traitement, est reconnu à l'article 70 al. 1 du Traité et au paragraphe 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires: « L'établissement du Marché commun rend nécessaire l'application de tarifs de transport du charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables ».

Cette règle fondamentale pose les bases de trois grandes mesures:

— suppression des discriminations;
— établissement de tarifs directs internationaux;
— harmonisation des taxes et des conditions de transport;

qui permettront aux utilisateurs de charbon et d'acier d'accéder à l'égalité de traitement promise, chacune de ces mesures devant, dans l'ordre et par étape, être réalisée au cours de la période transitoire, soit jusqu'au 10 février 1958. Cette action devait s'étendre aussi bien aux transports ferroviaires, qu'aux transports fluviaux et routiers.

1. LA SUPPRESSION DES DISCRIMINATIONS TARIFAIRES

Sont notamment interdites, pour le trafic entre les Etats membres, les discriminations dans les prix et conditions de transport de toute nature, fondées sur le pays d'origine ou de destination du produit, ou en raison de la nationalité des producteurs, acheteurs, vendeurs ou utilisateurs. Cette disposition est la consécration du libre choix du fournisseur que le Traité assure à tous les acheteurs.

Il faut donc que les tarifs de transport fassent l'objet d'une application identique, que le transport soit ordonné en trafic intérieur ou international. Une telle décision obligerait ainsi le gouvernement qui désire, par exemple, avantager une marchandise, à apporter son aide au producteur ou à celui qui en fait commerce et non pas au mode de transport chargé de l'acheminer.

Au point de vue de la procédure, et conformément au paragraphe 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires du Traité, la Haute Autorité a chargé une Commission d'experts désignés par les gouvernements (1) d'examiner les questions soulevées par les objectifs à atteindre pour la réalisation de ces trois tranches de mesures. Les avis donnés par cette Commission ont servi de base aux pourparlers que la Haute Autorité a engagés avec les Etats membres et éventuellement les Etats tiers pouvant entrer en considération, pour la mise sur pied des modifications tarifaires requises.

Les discriminations, au sens étroit du terme et interdites par l'article 70 al. 2, c'est-à-dire celles qui existaient d'après les pays de provenance et de destination des produits ou selon la nationalité des usagers des transports à l'intérieur d'un marché commun, devaient disparaître jusqu'au 10 février 1953. Le programme a été achevé, dans les délais (2), du moins en ce qui concerne les transports par rail. En fait, ce n'est que le 9 février 1958 — sous peine d'être forclose — que la Haute Autorité s'est prononcée sur la conformité des tarifs spéciaux intérieurs avec les principes du Traité en prenant sa décision sur les tarifs des combustibles minéraux et des minerais (3). C'est déjà un progrès, lorsqu'on sait que le Traité de Versailles, le Statut de Barcelone et la Convention de Gênes ont échoué dans leurs tentatives de supprimer les discriminations suivant la provenance ou la destination des marchandises.

En ce qui concerne les *tarifs de concurrence* (4) établis pour assurer la parité avec un autre itinéraire ou un autre moyen de transport, du moment qu'ils

---

(1) La Commission d'experts des transports, créée le 25 octobre 1952, a tenu le 7 février 1958 sa dernière réunion et a adressé, à cette occasion, à la Haute Autorité un rapport d'activité s'étendant à l'ensemble de la période de transition (cf. 6e Rapport d'activité de la Communauté, p. 90).

(2) Si l'on en croit le 1er Rapport général sur l'activité de la Communauté, par. 54, p. 57.

(3) L'affaire du tarif Ruhr-Lorraine a été réglée à la satisfaction de la France, le Gouvernement fédéral ayant décidé l'application, dès le mois d'août 1960, d'un nouveau tarif de transport pour les combustibles et le minerai comportant des réductions de 11 à 23 % par rapport aux prix antérieurs.

Ainsi les utilisateurs étrangers de charbon allemand et plus particulièrement la sidérurgie lorraine bénéficieront des mêmes avantages que les usines allemandes.

Ce nouveau régime de tarification qui va être introduit en République fédérale sera applicable aux transports par trains complets d'une part, de combustibles minéraux en provenance des houillères, cokeries et usines à gaz de la Communauté vers toutes destinations, d'autre part de minerai en provenance des mines ou établissements de préparation de minerai de la Communauté vers toutes destinations ainsi que de minerais des ports de mer allemands sur certaines usines allemandes.

Paris, « Le Monde »: «*L'Allemagne réduit ses tarifs de transport pour le charbon...* », 30 juillet 1960.

(4) La Cour de Justice européenne en a donné une définition: « Les tarifs de concurrence permettent à une entreprise de transport de maintenir ses profits vis-à-vis de la concurrence, réelle ou possible, d'un autre transporteur ».

n'apportent aucun avantage particulier aux consommateurs et qu'ils ne modifient pas les conditions de localisation, on a estimé qu'il n'y avait pas lieu de s'en préoccuper, sauf à les contrôler sur l'exactitude des niveaux.

Quant aux *tarifs de soutien*, ils ne sont tolérables que dans la mesure où les entreprises en faveur desquelles ils sont établis ont des difficultés exceptionnelles et temporaires à surmonter. L'usage de tels tarifs, comme instrument d'une politique d'implantation industrielle est inadmissible. Même les mesures tarifaires destinées à aider une entreprise de transports à maintenir un trafic déterminé, ne sont autorisées que si elles ont été véritablement décidées dans l'intérêt de l'entreprise de transports elle-même et qu'elles ne vont pas à l'encontre des buts du Traité.

2. L'ÉTABLISSEMENT DE TARIFS DIRECTS INTERNATIONAUX

Convoquée dès le mois d'octobre 1952, la Commission d'experts avait présenté son rapport en mai 1954. Les négociations purent être entamées en août 1954 seulement, alors que l'Accord définitif était prévu pour octobre 1954.

Il s'agissait d'établir des tarifs directs internationaux pour les produits de la CECA qui tinssent compte de la distance totale tout en présentant un caractère de dégressivité. Ils devaient, en fait, mettre fin aux « ruptures de charge » qui défavorisent le trafic international par rapport au trafic intérieur, dont l'existence équivaut à reprendre à chaque frontière le barème du pays destinataire à son origine et à percevoir la taxe terminale complète pour chaque réseau.

Cette discrimination, d'un autre ordre, qui annihile l'effet régulateur du tarif sur la géographie économique, met l'utilisateur placé dans des conditions géographiques comparables en présence de conditions tarifaires différentes.

L'extrême divergence qui existait au sein des Administrations ferroviaires des six Etats membres quant au niveau des prix, des frais et des tarifs ne permit pas d'aboutir dans les délais à la création d'un barème unique qui eût pu être appliqué aussi bien en trafic international qu'en trafic interne. Ce n'est que le 20 janvier 1955, que les gouvernements ont marqué leur accord, par une résolution prise à la réunion du Conseil des Ministres. Il fut convenu d'introduire par étapes, à partir du 1er mai 1955, les *tarifs ferroviaires directs internationaux*. Le document final approuvé par les six gouvernements porte la date du 21 mars 1955.

Cet Accord prévoit l'application générale des tarifs directs dès le 1er mai 1955, pour le charbon et le minerai de fer et dès le 1er mai 1956, pour les produits sidérurgiques et la ferraille, que chaque utilisateur à l'intérieur du Marché commun peut revendiquer. Puis il élimine les ruptures de charge, en réduisant d'abord des 2/3 la fraction de taxe terminale perçue à chaque passage de frontière, pour la supprimer complètement après une période initiale d'un an. Quant à la taxe terminale portée en compte, elle sera égale à la somme de la demi-taxe terminale des pays expéditeur et destinataire, celle des pays de transit étant abandonnée.

Cet Accord règle enfin la question de la dégressivité ininterrompue, exigée par la Convention relative aux Dispositions transitoires. La taxe de parcours sera égale à la moyenne pondérée, au prorata des distances partielles, des taxes de

parcours nationales pour un transport intérieur à la même distance totale. Donc chaque réseau reçoit la recette qu'il retirerait par tonne/km, si le transport avait lieu entièrement sur ses lignes. Des coefficients limitatifs ont encore été fixés pour les taxes des parcours partiels qui peuvent entraîner des pertes pour certains réseaux dès qu'elles sont appliquées sur la distance totale.

En outre, des conventions internationales ont été conclues avec la Suisse et l'Autriche, introduisant des tarifs directs internationaux dans le trafic de transit par ces pays.

3. L'HARMONISATION DES PRIX ET DES CONDITIONS DE TRANSPORT

Pour parachever l'œuvre d'égalité demandée par le Traité, les travaux de la Commission d'experts des transports devaient encore s'attacher à éliminer les différences qui se produisent dans le mode de tarification, suivant la région où s'effectuera le transport: donc de prendre les mesures propres à apporter, aux utilisateurs placés dans des conditions comparables, des tarifs comparables. La Convention relative aux Dispositions transitoires demande que soit réalisée « l'harmonisation des prix et conditions de transport de toute nature, dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du Marché commun ».

Harmoniser signifie en d'autres termes qu'à l'intérieur du Marché commun soit uniformisée la dégressivité par application des mêmes taxes aux mêmes distances; puis qu'il soit recouru aux mêmes tarifs, dès que les marchandises présentent les mêmes caractéristiques; enfin, que les modalités de transport, — comme la quantité ou la nature du véhicule utilisé — qui ne diffèrent nullement entre elles, soient traitées par des barèmes identiques.

a) Les chemins de fer

Le premier travail auquel s'attaqua la Commission d'experts fut d'établir une nomenclature des marchandises qui puisse être uniformément adoptée par toutes les Administrations ferroviaires intéressées. Les tarifs directs pour le charbon et le minerai, et la ferraille et l'acier l'introduisirent dès leur mise en vigueur.

Quant aux questions ayant trait à l'unification régionale des dégressivités et celle des classes auxiliaires de chargement pour la ferraille et l'acier et les taux de majoration à leur appliquer, elles ne furent que partiellement résolues, les chemins de fer allemands estimant ne pouvoir s'y rallier.

Aujourd'hui, les entreprises ferroviaires ont conservé leurs niveaux tarifaires différents et l'Accord du 21 mars 1955 ne prévoit une harmonisation de la dégressivité que pour les 200 premiers kilomètres en ce qui concerne les produits métallurgiques et les 250 premiers kilomètres, pour les combustibles, les minerais et les ferrailles. Ces distances comprennent d'ailleurs le plus gros volume des trafics interne et international de la Communauté. Pour les distances supérieures interviennent surtout les coefficients de dégressivité nationaux avec des modifications possibles dans les limites d'une dégressivité maximale et minimale.

D'autres problèmes, comme l'harmonisation intégrale de la dégressivité ou

celles des relativités tarifaires pour les différents produits relevant du Traité, sont en cours d'études. Il est permis de penser qu'ils trouveront une solution, mais à une échéance encore imprévisible.

Il existe encore trop de différences dans les niveaux des prix, des tarifs et des charges de chacune des Administrations des Etats membres. Le concept de rentabilité générale des différents tarifs-marchandises nationaux ne peut être éludé sans autre; c'est lui qui, entre autres, devait favoriser la décentralisation économique préconisée par les gouvernements. Enfin, les chemins de fer ne peuvent ignorer les positions adoptées par les autres modes de transport en matière de coordination et de concurrence et estiment qu'ils ne doivent pas être les seuls à faire les frais d'une réglementation unifiée. Cela pourrait conduire à des discriminations dans le traitement entre moyens de transport.

b) La route

Les difficultés auxquelles la Haute Autorité se heurte sont de deux ordres et en étroite liaison: la publicité des prix et des conditions de transport déjà évoquée et la formation des prix de transports routiers internationaux.

Un projet de réglementation a été envisagé par les Etats comme la Belgique, le Luxembourg, la France et l'Italie afin d'assujettir le trafic routier, lorsqu'il transporte les produits relevant du Traité, au respect d'un certain ordre dans les prix. Mais aucune décision officielle n'est intervenue pour l'instant, bien que le transport d'acier, par exemple, connaisse un essor considérable (1).

c) La navigation fluviale

Les frets en navigation internationale, contrairement à la navigation intérieure qui fait l'objet de frets fixes contrôlés par l'Etat, ne relèvent que de la loi de l'offre et de la demande, bien que la tendance à la formation de pools et de conventions soit manifeste. A l'exception de l'Acte de Mannheim, nulle réglementation n'intervient, en principe, dans la formation des frets internationaux.

Ainsi ce sont les conditions du marché qui en fixent les niveaux plus ou moins élevés ou bas par rapport aux frets intérieurs selon l'état de la conjoncture, — ou la puissance des parties en présence.

Une solution de libération totale de la navigation intérieure, ou de réglementation de la navigation internationale, ou de compromis fixant des limites supérieures et inférieures à l'intérieur desquelles la loi de l'offre et de la demande pour les deux types de navigation eût pu jouer, n'auraient pas été contraires aux dispositions du Traité.

Cependant le statut juridique particulier du Rhin conventionnel qui stipule la liberté de la navigation internationale et du trafic sur le cours de ce fleuve ne permet pas aux gouvernements des Etats membres intéressés d'intervenir dans la formation des frets de transports internationaux.

---

(1) « Certaines indications permettent de situer à 5 millions de tonnes l'ordre de grandeur des transports routiers de produits finis en trafic intérieur et à 1 million de tonnes celui de ces produits en trafic international, sur un total d'environ 50 millions de tonnes de produits finis. (6e Rapport général sur l'activité de la Communauté 1958, vol. I, pp. 76/77.)

Pour l'heure, le seul Accord réalisé est celui du 9 juillet 1957, entré en vigueur le 1er mai 1958, qui se joint à l'Acte de Mannheim ainsi qu'au Traité instituant la Communauté. La Haute Autorité a fixé comme base, l'adaptation permanente, en liaison avec elle, des frets intérieurs réglementés aux frets représentatifs du trafic international librement établis par la profession (1). Au contact des réalités, cet Accord s'est révélé inopérant et, à l'heure actuelle, l'Allemagne demande sa révision.

C. LA LIBERTÉ

Les pouvoirs délégués à la Haute Autorité et un examen hâtif du Traité pourraient laisser croire que les transporteurs ont perdu jusqu'aux libertés commerciales élémentaires en usage dans des pays à économie libérale. La question qui se pose notamment est celle de savoir ce qu'il en est de la *liberté de concurrence entre transporteurs* avec comme corollaire la *liberté de l'usager* qui, sachant qu'il peut compter sur un large éventail de possibilités, se sent paré contre toute augmentation des tarifs normaux d'un transporteur?

Comme nous l'avons déjà dit, la Haute Autorité a estimé que les tarifs de concurrence des différents transporteurs ne trouble pas le Marché commun du fait qu'ils n'entraînent pas en principe un changement de localisation, mais tout au plus une redistribution du trafic entre les transporteurs.

Ces prix et conditions de transport concurrentiels relèvent d'ailleurs de la politique commerciale des Etats, et font partie des mesures de coordination qui, selon l'article 70 al. 5 du Traité, ne sont pas de la compétence de la Communauté. Il semble, toutefois, que cette règle contredise l'esprit du Traité, car l'utilisateur placé dans des conditions comparables ne jouira pas de dispositions tarifaires comparables si, suivant les cas, il est livré aux services d'un seul transporteur ou à ceux de plusieurs.

Néanmoins, du point de vue plus particulier du transporteur, la liberté de l'équilibre financier lui permet de remplir les obligations relevant du traité, sans subir de pertes de recettes. Cela signifie que les gouvernements ont non seulement la faculté de procéder à des majorations générales de tarifs, mais surtout de laisser subsister les déficits, « toute subvention aux transports qui ne crée pas de discrimination parmi les relations du Marché commun » (2) pouvant être considérée comme licite.

Toutes ces discussions font clairement apparaître que l'harmonisation ne trouvera pas de solution satisfaisante en dehors du règlement de la coordination des modes de transport d'après des règles communes.

---

(1) Voir également le point de vue de la Schweizerische Reederei sur les problèmes de la navigation du Rhin, d'après lequel « la coexistence sur le Rhin, d'un régime de frets libres d'une part et d'un régime de frets dirigés par l'Etat, d'autre part, est impossible », publiée dans la « Deutsche Verkehrszeitung » N° 69, 11 juin 1959.

(2) Roger Hutter: «*Problèmes de transports posés par la CECA* », op. cit., p. 58.

CONCLUSION

Les prévisions des auteurs du Traité, pour raisonnables qu'elles fussent, se révélèrent trop ambitieuses au contact des réalités Elles souffrirent d'autre part, de ce qu'à toutes les dispositions de la CECA, il manque un principe de la politique des transports, en ce sens que, conformément à l'esprit du Traité, elles ont été conçues non pas dans l'intérêt du transporteur, mais dans celui du consommateur, c'est-à-dire de l'usager des transports (1).

1. La publicité des prix et conditions de transport pour le charbon et l'acier n'a été réalisée qu'imparfaitement:
   a) le Traité n'a pas levé complètement l'objection des contrats tarifaires secrets;
   b) la liberté de la formation des prix et des conditions de transport demeure totale en ce qui concerne la navigation fluviale internationale et les transports routiers internationaux.

2. L'égalité de traitement des utilisateurs n'a été que partiellement acquise:
   a) la discrimination entre utilisateurs fondée sur leur nationalité, ou sur la provenance ou la destination de la marchandise a été éliminée, à l'intérieur de la Communauté;
   b) les tarifs ferroviaires directs internationaux ont été introduits à partir du 1er mai 1955 pour les combustibles et les minerais, du 1er mai 1956 pour les produits sidérurgiques et la ferraille et du 1er mai 1957, dans leur forme définitive, abolissant l'ultime vestige de taxe terminale pour les pays de transit;
   c) des résultats partiels ont été obtenus dans l'harmonisation des prix et conditions de transport, mais dans le domaine des transports ferroviaires seulement. Une trop grande disparité dans les données et les conceptions économiques a empêché qu'une harmonisation tarifaire pût être réalisée complètement et pour chaque moyen.

   Ainsi la transparence du marché que l'application du principe de non-discrimination défini par l'article 70 devait réaliser, conserve encore de grandes zones d'opacité, faute de précision et de courage dans la répartition des attributions.

3. Ce défaut demeure tout aussi flagrant dans la manière d'appliquer le principe de liberté. En décrétant que la politique commerciale des transports demeurait soumise aux dispositions légales et aux dispositions d'application en vigueur dans chaque Etat membre, on marquait la limite des compétences du Traité chargé simplement d'empêcher que des ententes occultes, discriminatoires ne viennent porter atteinte à la liberté économique. Car au-delà de cette limite se situe le domaine du transporteur et celui de sa liberté de fixer ses prix.

---

(1) Werner Klaer: *La révolution est un état permanent dans les transports*, op. cit., p. 1487.

En répartissant les compétences entre les gouvernements et les institutions de la Communauté, le Traité se montre certes soucieux de ce privilège de liberté. Mais les frontières de ces compétences sont si imprécises, elles échappent si complètement parfois à une tentative de définition qu'elles réduisent à la valeur d'une simple fiction le principe de liberté si largement invoqué.

La Haute Autorité résume d'ailleurs fort bien la situation actuelle:

« Le problème des transports dans le Marché commun n'est pas seulement celui des tarifs sur les relations traversant les frontières. La tarification intérieure elle-même, et les principes divergents sur lesquels elle repose, ont des conséquences déterminantes. Ici s'opposent deux philosophies: l'une qui admet une gestion des transports en fonction de leur prix de revient, de leur intérêt commercial propre, finalement de leur équilibre financier; l'autre qui fait du transport un instrument au service d'une politique économique de développement des régions ou de localisation des industries. A dire vrai, la différence s'accroît par le mélange souvent inconscient ou anarchique entre ces deux idées, et par le jeu complexe d'interventions destinées à parer les conséquences excessives d'autres interventions dans le même domaine. L'exemple le plus typique, c'est la superposition de tarifs favorisant la décentralisation à d'autres tarifs qui ont provoqué eux-mêmes les excès dans la concentration locale de l'industrie. La divergence des principes dans ce domaine aboutit sous une forme confuse et difficile à analyser, à un effet de subvention en faveur de certaines fractions des industries. Et quand les tarifs se diversifient en fonction de situations particulières et d'objectifs propres à chaque région, il devient difficile de discerner entre les différenciations légitimes et des mesures de soutien à certaines entreprises, et finalement des discriminations avérées entre les industries du Marché commun.

» Il n'y a finalement d'issue valable à de tels problèmes que dans l'élaboration d'une politique commune, qui tienne compte dans la mesure appropriée, des conditions de bonne gestion des transports, des conditions d'équilibre de l'économie générale, des conditions initiales des développements régionaux. »

Toutefois, l'élaboration d'une politique commune demeurera utopique tant que ses termes devront être décidés par des Etats souverains davantage soumis aux exigences régionales que préoccupés des nécessités communes.

La liberté, partout proclamée et toujours réclamée, par l'intransigeance des positions qu'elle suscite dès qu'une concession est demandée au particulier en faveur d'une coordination d'ensemble, peut conduire un jour à la suprême servitude.

En prenant la décision de constituer une Conférence européenne des Ministres des transports, la présence de ce danger a-t-elle été ressentie dans toute son acuité?

V. La Conférence Européenne des Ministres des Transports CEMT

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a été créée à Bruxelles le 17 octobre 1953. Un courant d'idées favorable à l'organisation de l'Europe accompagnant l'institution de la CECA, l'OECE décida d'envoyer, en mars 1952, une mission aux Etats-Unis « avec le mandat d'y étudier l'organisation des transports dans le cadre fédéral, ainsi qu'à l'échelon des Etats, en vue de réunir des propositions pour la solution des problèmes européens des transports ».

Comme parallèlement, les divers modes de transport s'organisaient à l'échelon professionnel sur le plan international, il parut nécessaire d'obtenir une meilleure coordination des activités de ces organisations. Aussi, la Conférence ad hoc constituée par l'OECE entre les Pays membres, sur la proposition de la mission envoyée aux Etats-Unis concluait « à un renforcement de la coordination de tous les éléments qui interviennent dans la politique des transports ».

Le Protocole organisant la CEMT, signé à Bruxelles, entra en vigueur le 31 décembre 1953. Les adhésions définitives groupent: l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie (qui représente également la partie libre du territoire de Trieste qu'elle administre), le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la zone anglo-américaine du Territoire libre de Trieste, la Turquie et la Yougoslavie.

Le Protocole fixe comme objectif:

a) de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général et régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale;

b) de coordonner et de promouvoir les travaux des Organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens, compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine.

Un des soucis de la Conférence fut donc d'éviter les risques de double emploi avec les Organisations supranationales ou internationales existantes (1).

---

(1) Ce n'est pas l'avis de chacun! John Goormaghtigh: *L'Europe, terrain d'expérience en matière d'organisation internationale*, « Revue de l'Institut de sociologie », Bruxelles 1954, N° 4, écrit:

« Le Traité de l'Atlantique Nord ne prévoit qu'une action « collective et conjointe » de ses membres et non une action de l'OTAN en tant que tel. Peut-on parler d'organisation internationale dans le cas, par exemple, de la CEMT, dont le secrétariat est assuré par l'OECE? » (p. 465).

» Un exemple d'une institution superflue me semble être la CEMT. Elle ne pourra sans doute jamais réaliser plus que ne peut faire dans ce domaine le comité compétent de la Commission Economique pour l'Europe. Ce dédoublement fait cependant perdre du temps et nuit aussi à l'efficacité du travail accompli » (p. 491).

Dans un rapport établi au nom de la Commission des Transports de l'Assemblée de la CECA, M. Kapteyn dit, en parlant de la CEMT que « cette institution ne peut guère remplir sa tâche », car on ne peut guère attendre d'elle « qu'elle aborde les problèmes sous un angle européen » et elle n'est pas à même « d'accorder aux problèmes l'attention soutenue que leur urgence requiert ». Il faut donc créer une commission d'experts des six membres de la CECA qui aurait la mission « d'élaborer des propositions visant à coordonner et à intégrer l'ensemble des transports européens », 2e rapport d'activité de la Conférence (p. 30).

Dans l'intervalle, la CEMT a dû se réhabiliter aux yeux de cet auteur puisque, parlant des programmes d'intérêt européen, le rapporteur M. Kapteyn mentionne qu'« à ce propos, la CEMT a déjà accompli de très utiles travaux préparatoires » (Document N° 6/1957-1958, p. 61).

Puis, pour accélérer la conclusion des travaux, de les confier en partie soit à son Comité des Suppléants, soit à des « Groupes restreints » ou des Comités et Sous-Comités spécialisés.

Des problèmes de grande complexité ont été abordés; mais parce qu'ils dépassaient largement le cadre des transports, on se rendit bientôt compte qu'il ne pouvait y avoir de solution en dehors d'« une intégration plus poussée de la politique monétaire et économique des Etats membres ».

a) COORDINATION DES INVESTISSEMENTS

Cette tâche d'un caractère permanent en raison de l'évolution croissante des échanges a conduit la Conférence à examiner la possibilité de confronter les études portant sur des grands investissements d'intérêt international envisagés pour les différents modes de transport. Ils sont convenus « que les projets importants d'intérêt européen, intéressant tous les membres de la Conférence ou seulement un nombre restreint d'entre eux, seront communiqués à la Conférence par le ou les pays intéressés avec toutes les données techniques ou économiques nécessaires ».

Certes, les avis donnés par la Conférence ne sont pas obligatoires à l'égard des pays intéressés, dont la liberté d'action reste entière; ils n'ont pas moins le caractère d'une mise en garde dont le propos est d'éviter les investissements inutiles ou excessifs, ordonnés faute d'informations souvent, et, par voie de conséquence, d'améliorer la qualité des services tout en réduisant le prix de revient.

A l'heure actuelle, les réalisations en la matière sont limitées à l'établissement de listes de travaux. Aucune véritable confrontation n'a été faite entre les grands projets qui mettent en cause plusieurs modes de transport, dont l'objet est de souligner le danger de gaspillage auquel les pays s'exposent en l'absence d'un programme d'ensemble concerté. Cependant, il s'est, en cours de route, dégagé peu à peu un réseau d'infrastructure ou un ensemble d'opérations reconnu d'intérêt international:

i) définition des grandes routes et de leurs caractéristiques;
ii) établissement d'une liste de douze liaisons par voies navigables;
iii) programme d'électrification et de dieselisation des chemins de fer.

b) FINANCEMENT INTERNATIONAL DES INVESTISSEMENTS

Les seules études en cours que la CEMT a jugé comme suffisamment avancées concernaient:

i) *le financement international des achats de matériel ferroviaire :*
ces travaux ont abouti à la constitution de la Société EUROFIMA; et
ii) *le financement des itinéraires de trafic international routier :*
la question a été étudiée par le Comité des Suppléants — qui dispose de larges délégations de pouvoirs données par le Conseil des Ministres — sur

la base d'un avant-projet de statuts préparé par la Fédération Routière Internationale. La création d'un *Fonds routier international* qui y est préconisée se heurte pour l'instant à trop d'obstacles juridiques et financiers. Il a néanmoins été envisagé de pousser également les investigations vers la constitution — éventuelle et complémentaire — de sociétés à participation internationale avec possibilité de recettes propres, notamment par péages ou par taxes spécialisées.

c) RATIONALISATION ET MODERNISATION DES CHEMINS DE FER

Dans ce cas, le Conseil des Ministres a invité les Administrations ferroviaires à passer effectivement en types standard leurs commandes nouvelles de matériel usuel.

Il se préoccupe également, en matière d'*électrification*, de mettre sur pied une solution qui permettrait de faire aboutir les réseaux électrifiés à des points de jonction rationnels indépendants des frontières des Etats et, d'autre part, de constituer un véritable réseau commun équipé d'un type unique, qui engloberait un grand nombre de frontières (1).

d) UNIFICATION DES TARIFS DE TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER

La CEMT demande que les difficultés auxquelles s'achopperaient l'UIC ou l'ECE dans le renforcement de la collaboration tarifaire entre administrations ferroviaires, la recherche de l'unification des structures tarifaires ou la concentration du trafic sur des itinéraires rationnels lui soient communiquées afin de la mettre en mesure d'en avancer les solutions.

e) AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

De nombreux « groupes restreints » ont été constitués, afin de faciliter les communications internationales. Ces groupes introduisent un système de coordination bilatérale devant favoriser l'aboutissement rapide de solutions comme celles de la construction routière: le but recherché est en somme d'anticiper, par une infrastructure unifiée, un franchissement inaperçu de la frontière.

Dans le domaine des accords internationaux, le Conseil des Ministres se déclare prêt à user de son influence pour faire accélérer leur ratification ou leur signature; il pense plus particulièrement à l'Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux — conclu sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe — du 17 mars 1954, ainsi qu'à l'Annexe (C 1) relative au transport des denrées périssables du 1er juillet 1954 (cf. pp. 129 ss.).

---

(1) La limite des électrifications projetées dans la région de Thionville-Luxembourg-Trèves sera indépendante des frontières géographiques. De même des locomotives ou automotrices bi-courant, aptes à pénétrer dans un réseau voisin équipé avec un autre type de courant, sont en construction dans divers pays. (2e Rapport sur l'activité de la Conférence, p. 20.)

f) PROBLÈMES RELATIFS AUX VOIES NAVIGABLES

Dans sa session de 1953, le Conseil des Ministres a dressé une liste non limitative, à caractère indicatif, de douze projets de voies d'eau d'intérêt européen (voir chap. II section 3e, pp. 200 ss.).

En ce qui concerne les *voies navigables à l'ouest du Rhin*, s'il paraît nécessaire de maintenir un régime réglementé en trafic intérieur, en revanche, pour les relations internationales, il s'avère utile de conclure une Convention internationale (1). Des négociations ont donc été entamées dans le cadre de l'OECE par le Comité des Voies navigables mandaté par la CEMT, en collaboration avec l'UINF qui représente la profession et la participation de la Division des Transports de la Haute Autorité de la CECA, en vue d'introduire des mesures d'*harmonisation des frets* et des conditions de transport par eau dans les pays manquant encore de base légale à cet effet. Un projet de Convention avait été mis au point et soumis aux Gouvernements de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, du Luxembourg et de la Suisse dont l'entrée en vigueur ne devait intervenir qu'après l'adhésion des Pays-Bas. Estimant toutefois que ce projet ne suffisait pas à garantir l'application du Traité instituant la Communauté, la Haute Autorité de la CECA l'a renvoyé (2) devant une Commission ad hoc, dont les travaux n'ont pas encore abouti.

Le dit Comité des Voies navigables a été encore chargé — postérieurement à l'accord conclu le 9 juillet 1957 à Luxembourg par les Etats de la CECA et entré en vigueur le 1er mai 1958, au sujet des frets et des conditions de transport pour le charbon et l'acier sur le Rhin — d'étudier l'« opportunité d'élaborer un accord analogue pour les marchés ne relevant pas du Marché commun du charbon et de l'acier ». La question est encore prématurée.

---

(1) Basée sur les principes suivants:

i) Obligation de traiter les transports en cause, autres que les transports pour compte propre, dans des Bourses publiques (organisées soit par les Etats, soit par la profession). Cette obligation porterait non seulement sur les contrats au voyage, mais également sur les contrats de plus longue durée. Les frets seraient enregistrés et portés à la connaissance des gouvernements.

ii) Obligation pour les transporteurs professionnels de faire estampiller un document à la production duquel les Etats subordonneraient le franchissement des frontières. Ce document devrait contenir obligatoirement les prix et les conditions de transport. Les transporteurs pour compte propre devraient également produire au passage des frontières un document spécial estampillé. Les estampilles seraient apposées soit par les Bourses, soit par tout autre organisme désigné par les Etats, et seraient reconnues réciproquement.

iii) Création des Commissions:
   1° Commissions régionales pour promouvoir l'harmonisation des conditions de transport;
   2° Commission internationale pour veiller à une harmonisation des politiques suivies dans les différents pays en matière de prix et de conditions de transport.

iv) Limitation des fluctuations des frets internationaux.
Le choix est encore ouvert entre la question de savoir si l'on devrait:
   1° laisser l'offre et la demande jouer normalement dans le cadre des Bourses publiques ou
   2° fixer à la variation des frets des limites maximales et minimales. (3e Rapport, p. 24.)

(2) Voir 7e Rapport 1959, p. 167: « En ce qui concerne la disparité des frets sur les voies d'eau à l'ouest du Rhin, les gouvernements réunis au sein du Conseil avaient, le 28 avril 1958, décidé... que ces documents de travail seraient examinés par le Comité ad hoc « frets fluviaux »... ».

g) COLLABORATION ENTRE LES TRANSPORTS DE SURFACE ET LES TRANSPORTS AÉRIENS

On estime comme souhaitable, tel a été le vœu formulé par les Compagnies aériennes, que les tentatives de coopération soient d'abord faites sur le plan national. De leur succès dépendra ensuite la collaboration internationale envisagée, question qui a néanmoins été abordée. Ainsi, à la suite de l'intervention de la CEMT, les secrétariats de l'UIC et du Bureau de Recherches Aériennes de Bruxelles (ARB) ont procédé à un échange de vues sur les tendances, notamment de l'aviation européenne à l'ère de la réaction. Il fut même convenu d'entreprendre une étude des possibilités de transport par fer sur les grands axes de trafic des automobiles de passagers aériens.

CONCLUSION

A l'heure où la plupart des transactions courantes internationales s'affranchissent insensiblement des contrôles gouvernementaux, mais où néanmoins de graves restrictions subsistent, notamment dans le domaine des transports routiers internationaux, les progrès réalisés en matière d'amélioration des moyens de transport sont notables. En revanche, trop d'intérêts s'opposent encore, venant de différents groupes d'intéressés, pour que les travaux, tendant à une meilleure coordination des politiques de transport ou à une plus large liberté de circulation, avancent à la cadence souhaitée.

La CEMT a montré qu'elle avait réussi à faire accélérer certaines solutions (Eurofima, par exemple) et à établir des règles de coopération avec les autres Organisations européennes et la Communauté Economique Européenne. En revanche les problèmes en suspens demeurent encore nombreux et la mise en commun des efforts est plus que jamais requise:

— création d'une véritable politique des transports en ce qui concerne la coordination des investissements;
— remèdes à prescrire pour éliminer définitivement les déficits chroniques des chemins de fer; en somme, contribuer à réhabiliter auprès du public les entreprises qui travaillent dans son intérêt;
— réglementation des transports des matières à haut degré de radioactivité;
— constitution d'un code européen de la route;
— réduction, suivie d'harmonisation, des régimes fiscaux en vigueur dans les différents pays;
— harmonisation des frets fluviaux, etc.;
— nécessité de définir les limites du trafic pour compte propre par rapport au trafic public;
— harmonisation des travaux afin d'éviter les doubles emplois, et ainsi une dispersion inutile des spécialistes.

Devant tant de problèmes demeurés en panne, il faut se demander pourquoi la Conférence qui dispose, par essence, d'avantages qui sont refusés à d'autres

Organisations — les Ministres responsables pouvant décider d'une politique commune, ils ont donc la possibilité de l'appliquer sur le plan national en faisant intervenir l'autorité ministérielle dans chaque pays —, n'a pas abouti à faire accepter son point de vue, conforme sans doute à l'intérêt commun dans la plupart des cas abordés?

La question se pose aussi de savoir pourquoi la résolution (1) qui fut prise à Luxembourg, d'après laquelle « l'action de la CEMT paraît avoir consacré l'activité des grands organismes spécialisés beaucoup plus qu'elle ne l'a inspirée et coordonnée » n'a pas passé dans les faits? Car on y proposait « pour assurer la coordination (des différents modes de transport) et donner aux travaux de la CEMT la continuité indispensable » la création d'une structure inspirée de l'expérience de la Haute Autorité de la CECA: *Le Comité permanent des transports européens*. Ce Comité, qui aurait été composé d'un nombre restreint de personnalités, devait réunir des membres sachant « se placer dans une perspective européenne » et définir lui-même son programme d'action. Bien que nommés par les Gouvernements, ses membres devaient ne recevoir de ceux-ci aucune instruction ni répondre devant eux de leur gestion. Ils étaient néanmoins limités dans leurs pouvoirs, puisque les Ministres demeuraient libres d'accepter ou de refuser les recommandations du Comité permanent, mais il était prévu qu'en cas de rejet, ils devaient en indiquer les raisons à l'Assemblée Consultative.

Oui, pourquoi tant d'efforts anéantis, tant de propositions écartées? Serait-ce qu'une réglementation commune des transports est inconcevable en dehors d'une volonté politique unifiée? Coiffées par un tel préalable, il n'est pas étonnant, dès lors, que les dispositions consacrées par le Traité de Rome aux transports aient connu une maturation aussi chétive.

VI. Les Transports dans la CEE

Dans le domaine des transports, d'une façon générale, le Marché commun s'inspire des mêmes principes fondamentaux qui servirent à l'édification du Traité de la CECA, sauf qu'il étend son pouvoir à l'échange de l'ensemble des marchandises. Le Traité du Marché commun a été conclu le 26 mars 1957 à Rome et est entré en vigueur le 1er janvier suivant, mais il n'engendre ses premiers effets qu'au 1er janvier 1959. Il paraissait naturel que les transports fussent appelés à participer à l'effort de coopération technique et d'égalisation des conditions de concurrence qui est le but du Traité de la CEE.

En effet, et comme nous l'avons vu pour la CECA, il suffit de tarifs discriminatoires de transport, dans le cas notamment des ruptures de charges ou des formalités de passages de frontières, pour annuler les effets escomptés de la baisse des droits de douane et fausser les conditions de concurrence d'un pays à l'autre.

Mais l'expérience ne fait que commencer et il est quelque peu prématuré en

(1) Résolution N° 73 adoptée le 9 juillet 1955 au cours de la séance de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe.

l'état actuel des choses, de risquer un commentaire détaillé montrant jusqu'à quel point les prescriptions contenues dans les articles consacrés aux transports répondent au but général poursuivi par le Traité de Rome.

Il est toutefois déjà possible d'examiner comment les auteurs du Traité ont tenté d'empêcher que les transports ne servent à fausser les données de l'économie, plus directement à fausser les conditions de la concurrence d'un pays à l'autre. Et en quels termes, ils ont défini les objectifs essentiels à atteindre:

— élaboration d'une politique commune en matière de transports,
— établissement de règles communes pour les transports internationaux,
— suppression des discriminations,
— création d'un réseau communautaire des transports intérieurs (voir pp. 196 et ss.) afin que la mise en œuvre des principes sur lesquels sera fondée cette politique commune puisse rendre tous ses effets.

* * *

La règle générale se trouve posée à l'*article 74*, qui définit le rôle assigné aux transports:

« Les objectifs du Traité sont poursuivis par les Etats membres en ce qui concerne la matière régie par le présent titre dans le cadre d'une politique commune des transports ».

Une telle disposition n'implique pas que les transports seront intégrés, mais elle consacre l'engagement des Etats à appliquer une politique commune des transports, de manière que les objectifs du Traité puissent être atteints. L'affirmation d'une politique commune des transports exclut ainsi une politique nationale des transports qui serait en contradiction avec les dispositions du Traité. Elle permet donc de déduire que les pays contractants s'efforceront d'harmoniser leur politique des transports (1).

Mais ne faut-il pas craindre que le pragmatisme ne l'emporte sur des solutions véritablement originales et nouvelles? Lorsqu'on parle de politique des transports, le premier obstacle auquel on se heurte généralement est celui de la réglementation de la concurrence entre transporteurs, et sur le plan élargi de la Communauté, à celui qui consiste à créer les conditions favorables à une égalité de traitement entre les usagers et entre les entrepreneurs de transports nationaux et étrangers. Que propose l'*article 75* à ce sujet ?

« En vue de réaliser la mise en œuvre de cette politique commune et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le *Conseil, statuant à l'unanimité jusqu'à la fin de la deuxième étape* (31 décembre 1965, note de l'auteur) et à la majorité qualifiée par la suite, établit, sur proposition de la Commission et après consultation du Comité économique et social et de l'Assemblée:

(1) Selon G. Renzetti, l'article 74 n'exige pas, par avance, l'institution d'une politique des transports commune de la CEE, politique qui serait destinée à se substituer à celle des six pays. Cet article doit s'interpréter dans ce sens que l'adaptation mutuelle des branches de l'économie, visée par le Traité de Rome, doit s'appliquer également au domaine des transports. Ce processus devrait même aller de pair avec l'évolution dans les autres branches de l'économie. La CEE doit avoir une politique commune des transports et cela dans la mesure où la fusion économique aura été réalisée. « Europäische Wirtschaft »: *Les Transports dans le Marché commun*, N° 18 (spécial), 30 sept. 1959, pp. 417 ss.

» *a)* des *règles communes* applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,

» *b)* les *conditions de l'admission de transporteurs non résidents* aux transports nationaux dans un Etat membre,

» *c)* toutes autres dispositions utiles. »

La procédure ainsi imposée et les réactions que ces dispositions suscitent ne sont-elles pas justement l'expression que l'on redoute les solutions qui seraient autres que pragmatiques? Il est difficile de savoir aujourd'hui déjà, quelles voies seront choisies, les dispositions visées sous *a)* et *b)* n'étant arrêtées qu'au cours de la période transitoire.

Néanmoins, à propos des règles communes, dont il est question sous litt. *a)*, les milieux touchant de près la navigation rhénane se demandent si elles ne mettent pas en danger la liberté du trafic défendue par l'Acte de Mannheim de 1868, cette liberté qui concerne à la fois le libre choix du transporteur et la libre fixation des frets et conditions de transports.

Il est vrai que l'article 234 du Traité de Rome prévoit expressément que « les droits et obligations résultant de conventions conclues antérieurement à l'entrée en vigueur du présent Traité, entre un ou plusieurs Etats membres d'une part, et un ou plusieurs Etats tiers d'autre part, ne sont pas affectées par les dispositions du présent Traité ». « Dans la mesure où ces conventions ne sont pas compatibles avec le présent Traité, le ou les Etats membres en cause recourent à tous les moyens appropriés pour éliminer les incompatibilités constatées. »

Or ce sont justement ces incompatibilités entre l'Acte de Mannheim et le Traité de Rome qui inspirent quelques inquiétudes aux milieux rhénans (1).

Quant à la litt. *b)*, qui s'adresse pratiquement au petit cabotage en trafic fluvial intérieur, diverses prises de position se sont déjà manifestées.

Certains avis estiment que la liberté du transporteur ne saurait être différente des libertés offertes par un marché commun: libre circulation des travailleurs et des capitaux, liberté d'établissement, du commerce... Il n'était, par conséquent, pas utile de conférer à cette évidence le caractère d'une question essentielle.

D'autres, en revanche, assurent que si le droit de libre établissement constitue un cas particulier d'application du principe énoncé à l'article 7 du Traité, interdisant toute discrimination exercée en raison de la nationalité, l'exercice de la profession des transports à longue distance par les étrangers est limité dans la plupart des pays membres, parce qu'il découle du système de contingentement, lui-même élément important de la politique des transports. En effet, le contingentement permet d'agir sur l'offre des transports et, selon ces avis, à moins de lui substituer d'autres méthodes efficaces de coordination des transports, les conditions à l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux devaient être réglée par une disposition particulière.

---

(1) Voir également W. Müller: *Les compétences de la CEE sur le Rhin*, Revue « Strom und See », N° 7/8, juillet-août 1960.

Du côté ferroviaire, le problème du droit d'établissement n'est pas soulevé, le système de coopération internationale adopté permettant à chaque réseau de participer aux recettes comme aux dépenses.

En ce qui concerne la consultation de l'Assemblée et du Comité économique et social, elle n'était pas prévue par l'article 50 du projet. La teneur du nouvel article *75* a considérablement alourdi la procédure, même si le Conseil dispose d'une assez large délégation de pouvoirs, parce qu'il « établit toutes autres dispositions utiles ». Cependant, ses décisions devront être prises à l'unanimité, la majorité qualifiée n'intervenant qu'après la fin de la période de transition. La règle de l'unanimité sera maintenue toutefois au-delà de cette date pour « les dispositions portant sur le principe du régime des transports et dont l'application serait susceptible d'affecter gravement le niveau de vie et l'emploi dans certaines régions ainsi que l'exploitation des équipements de transport, compte tenu de la nécessité d'une adaptation au développement économique résultant de l'établissement du marché commun. » (Art. 75 al. 3.)

Cette disposition risque de perpétuer la règle de l'unanimité, car il est à présumer que les cas ne seront guère nombreux où les décisions du Conseil ne devront pas porter sur le principe du régime des transports, ou sur ses effets d'application. Il suffit qu'un Etat invoque que telle mesure envisagée par le Conseil ait ce caractère de principe pour que son opposition soit définitive. En effet, chaque Etat peut être de l'avis que toute décision en matière de politique des transports qui ne serait pas fondée sur les grands principes de la Communauté et de la liberté du marché affecte l'existence même de son système de transport et ne peut donc être prise qu'à l'unanimité. Ainsi, chacun de ses membres peut empêcher, s'il lui plaît, la réalisation d'une mesure ou d'une décision soutenue par tous les autres.

En faisant obligation au Conseil de ne prendre ses décisions que sur proposition de la Commission et de ne le faire qu'après avoir consulté le Comité économique et social — qui comprend obligatoirement une section spécialisée des transports — et l'Assemblée, le Traité démontre combien les divergences qui caractérisent les conceptions des Etats contractants sont fondamentales. Il laisse apparaître son impuissance à régler les problèmes essentiels, et abandonne aux institutions de la Communauté le soin de prévoir, dans des décisions ultérieures, l'adaptation des transports au développement du Marché commun. Il aura cependant fixé d'emblée les procédures qui permettront d'aboutir à ces décisions « en conformité d'esprit avec les autres procédures du Traité ».

A l'heure actuelle, le Comité consultatif organise une enquête qui doit fixer l'ordre des priorités à adopter.

L'article 76 dit que « jusqu'à l'établissement des dispositions visées ci-dessus, *aucun* des Etats membres ne peut rendre moins favorables, dans leur effet direct ou indirect à l'égard des transporteurs des autres Etats membres *par rapport aux transporteurs nationaux*, *les dispositions diverses* régissant la matière à l'entrée en vigueur du présent Traité ».

L'article 51 du projet ajoutait « sauf accord unanime du Conseil ». Si cette mention a été supprimée, il est à présumer qu'on entendait partir de la situation

telle qu'elle se présentait au moment de l'entrée en vigueur du Traité et empêcher les Etats ne vinssent modifier cet état de choses, jusqu'à l'établissement des règles communes, pour pouvoir se ménager de meilleures positions de négociation dans le cas des régimes applicables aux transporteurs résidents ou non (1).

L'article 77 admet que « les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public sont compatibles avec le présent Traité. »

Faut-il déduire de cette disposition, qu'elle autorise les pouvoirs publics à accorder des subventions aux transporteurs et ne fait pas obligation à ceux-ci d'équilibrer leur budget par leurs propres moyens? Elle paraît ainsi contredire le but visé par l'article 75 sur l'établissement des règles communes, si des subventions à l'échelon national peuvent être allouées. De plus, ces aides peuvent être invoquées comme des inégalités de traitement, même si elles sont justifiées, et rendre plus difficile la coordination recherchée, parce qu'elles fausseraient les conditions de concurrence.

La portée à donner à cet article soulève des avis contradictoires, non seulement sur la question des aides aux transports en soi, mais également sur celle de savoir s'il a aussi comme but de fixer le caractère exclusif du titre « Transports »? Le cas des aides en général est prévu à l'article 92 du Traité, qui donne dans ce domaine de larges compétences au Conseil des Ministres. Mais le Traité de la CEE s'applique-t-il en totalité aux transports?

La Commission estime que les règles de concurrence (art. 85 à 94) sont également valables pour les transports, et elle appuie son argumentation en se fondant justement sur cet article 77.

Ce point de vue est contesté par d'autres milieux qui considèrent que cet article est une preuve supplémentaire que tout ce qui doit être réglé en matière de transport pour la mise sur pied du Marché commun est péremptoirement régi par le titre « Transports ». En effet, si l'article 92 était entièrement applicable à ce titre, l'exception prévue par l'article 77 serait aussi comprise dans l'article 92 (2).

Il apparaîtrait donc que les règles de concurrence ne sont pas applicables aux prestations de transport, ce qui conduirait à rejeter la thèse de la Commission. L'avenir dira quel point de vue l'emportera.

La Commission doit également débattre la question de la politique tarifaire à l'intérieur de la Communauté. Pour la solution de ce problème entre autres, elle peut se fonder sur l'*article 78* qui prévoit:

« Toute mesure dans le domaine des prix et conditions de transport, prise dans le cadre du présent Traité, *doit tenir compte de la situation économique des transporteurs.* »

Il résulte essentiellement de cette disposition que toute mesure qui influen-

(1) Comme exemple de discrimination à l'endroit de transporteurs étrangers, dont les effets s'exercent sur les frais de transports, on cite fréquemment le cas de l'Italie qui impose une taxe kilométrique aux entreprises étrangères de transports par route.

(2) Critique de la thèse de la Commission de la CEE. « Deutsche Verkehrs-Zeitung » N° 152 du 22 décembre 1960, p. 1.

cerait d'une manière anormale la rentabilité de certains secteurs ou modes de transports doit être écartée. Il est évident que les obligations de service public imposées aux chemins de fer justifient qu'il en soit tenu compte économiquement, sinon financièrement.

Mais il est souvent difficile de tirer des données économiques des bilans des entreprises de transport, d'autant plus que les notions de rentabilité économique se fondent surtout sur des coefficients d'utilisation, le volume de transport, etc.

Le Traité de la CEE devait aussi faire une place au problème des discriminations. Il l'exprime à l'*article 79* en ces termes:

« Doivent être supprimées, au plus tard avant la fin de la deuxième étape, dans le trafic à l'intérieur de la communauté, les discriminations qui consistent en l'application par un transporteur pour les mêmes marchandises sur les mêmes relations de trafic, de prix et de conditions de transport différents en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés. »

C'est au Conseil, « *statuant à la majorité qualifiée* », d'établir dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Traité, sur proposition de la Commission et après consultation du Comité économique et social, une réglementation assurant la mise en œuvre des dispositions mentionnées à l'alinéa 1er. (art. 79, al. 3.)

Une première constatation s'impose: c'est le seul cas du chapitre consacré aux Transports, où le Traité autorise le Conseil à statuer à la majorité qualifiée dès l'entrée en vigueur du Traité. Les résultats positifs obtenus dans le cadre de la CECA ont-ils permis cet assouplissement? Quoi qu'il en soit, riches de cette expérience, les négociateurs du Traité de Rome ont tout de même préféré disposer de huit ans pour éliminer ces discriminations, plutôt que des quelques mois qui avaient été impartis aux experts de la CECA.

Et pourtant, la prescription de l'article 79 est plus étroite que celle de l'article 70 du traité de la CECA. En effet, il ne paraît pas qu'il puisse y avoir discrimination si un deuxième transporteur (du même mode, par exemple) appliquait, pour les mêmes marchandises, sur les mêmes relations des prix et des conditions de transport différents. Tandis que l'article 70 CECA précise bien d'appliquer « les barèmes, prix et dispositions tarifaires de toute nature aux transports intérieurs de la même marchandise, lorsque celle-ci emprunte le même parcours ». Ainsi un traitement différent sur les mêmes relations de trafic par un transporteur est considéré comme une discrimination dans le cas de la CEE. Tandis que dans le cas de la CECA, le traitement différent sur le même parcours alors qu'on se trouve dans les conditions comparables est une discrimination. Il peut donc exister des discriminations à des parcours analogues (1). Il paraît admis que les discri-

(1) Pierre Rosiers: *L'intégration des transports par les Communautés européennes*, Paris, Revue « Transports » N° 39, juillet-août 1959, page 228: « Il faut noter également la différence de termes employés: *parcours* dans le plus ancien des deux traités, *relation de trafic* dans le plus récent: si on considère les envois de Paris à Amsterdam, transitant la Belgique par Jeumont et Essen, on peut dire qu'il s'agit là de la « relation de trafic » Paris-Amsterdam. Le traité de la CEE interdit la discrimination sur cette relation de trafic, en raison de l'origine de la marchandise transportée. Seulement, la relation de trafic Bordeaux-Amsterdam est différente de la relation de trafic Paris-Amsterdam, bien qu'elle emprunte aussi le parcours Paris-Amsterdam. Dans le cas du traité de la CECA, il faudrait appliquer sur le parcours Paris-Amsterdam les mêmes tarifs pour les deux envois, car le traitement différent sur le même parcours est interdit. Le traité CEE ne réclame pas cette mesure ».

minations visées à l'article 79, al. 1, sont des « discriminations d'ordre plutôt mineur qui, dans la pratique, sont relativement rares » (1). Celles plus fréquentes et aussi plus importantes, par les obstacles qu'elles peuvent dresser à la libre circulation des biens, devront être éliminées par une réglementation à établir sur la base de l'article 79, al. 2:

« L'alinéa premier n'exclut pas que d'autres mesures puissent être adoptées par le Conseil en application de l'article 75, al. 1. »

Et, comme nous venons de le mentionner, l'alinéa 3 oblige le Conseil d'établir avant le premier janvier 1960, une réglementation assurant la mise en œuvre des dispositions de l'article 79, al. 1, délai qui, à six mois près, a par ailleurs été respecté (2).

Ce règlement fait obligation aux gouvernements de signaler à la Commission les tarifs, les conventions, les accords de prix et les conditions de transport en vigueur dans leur pays respectif, qui, à l'intérieur de la Communauté, prévoient, sur les mêmes relations de trafic et pour les mêmes marchandises, des prix et des conditions de transport différents, selon le pays d'origine et de destination de ces marchandises. Toutes les entreprises, qu'elles soient ferroviaires, fluviales ou routières, qui effectuent des transports, doivent fournir à leur gouvernement respectif, les renseignements utiles concernant les tarifs, conventions, accords de prix et conditions de transport.

Chaque transport à l'intérieur de la Communauté doit être inscrit sur un document de transport établi en double exemplaire et numéroté. Le deuxième exemplaire est à conserver par le transporteur pendant deux ans, afin que la Commission puisse procéder à une vérification complète des prix et conditions de transport, en vue de permettre d'éviter et de supprimer les discriminations.

L'application de prix et de conditions de transport différents résultant uniquement de la situation de concurrence ou de caractéristiques techniques ou commerciales propres aux transports effectués sur la relation du trafic en cause, doit être justifiée auprès de la Commission.

Un point a donné lieu à d'amples débats: c'est celui qui, sans préjudice des dispositions de l'article 75, décrète que les prix et les conditions de transport, appliqués dans le trafic à l'intérieur de la Communauté, feront l'objet d'une publicité à partir du 1er janvier 1964. La question de la publicité tarifaire est une des plus controversée. Faute d'accord spontané sur ce point, on s'est rallié à une solution de compromis: si, au 1er juillet 1963, le problème de la publicité tarifaire n'a pas été résolu dans le cadre général de la politique des transports, c'est-à-dire à l'unanimité, les décisions relatives à la nature, à la forme et à l'étendue de cette publicité, ainsi que toutes autres dispositions nécessaires dans les limites et conditions de l'article 79, paragraphes 1 et 3 seront prises à la majorité qualifiée, sous réserve, naturellement, que ces décisions et dispositions soient conformes à la définition de la politique commune des transports.

---

(1) *La suppression des discriminations dans les transports*, Paris, Revue « Transports » N° 41, octobre 1959, p. 303.

(2) L'approbation unanime du Conseil de la CEE est intervenue le 27 ju'n 1960, sur proposition de la Commission européenne: il s'agit là du premier règlement communautaire en matière de transports.

La discussion sur les avantages et les dangers que représente ce règlement est ouverte. Chaque groupement d'intérêts professionnels n'a pas manqué de formuler ses observations et ses réserves. Il est clair qu'une telle réglementation, si parfaite soit-elle, ne peut satisfaire tout le monde, surtout dans un domaine aussi complexe que les transports. Ce à quoi il y a lieu de veiller c'est que l'élimination des discriminations, parce qu'elle veut tenir compte du bon fonctionnement de Marché commun, ne vienne léser les intérêts des transporteurs.

L'alinéa 4 de l'article 79, par les pouvoirs qu'il délègue à la Commission, apporte un allégement dans la procédure prévue. En effet, il dit que « la Commission, de sa propre initiative ou à la demande d'un Etat membre, examine les cas de discriminations visés au paragraphe 1 ci-dessus, et, après consultation de tout Etat membre intéressé, prend, dans le cadre de la réglementation arrêtée conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, les décisions nécessaires ».

Cela signifie que dans le cadre du règlement que le Conseil aura établi « statuant à la majorité qualifiée », et dans un délai de deux ans, et après consultation du Comité économique et social, la Commission a tout pouvoir pour prendre les décisions nécessaires tendant à supprimer les discriminations, après avoir consulté l'Etat intéressé.

Par le truchement de la politique tarifaire, il est fréquent que les gouvernements interviennent pour apporter leur appui, sous forme de prix de transport réduits, à certaines branches économiques ou certaines entreprises. Les tarifs de soutien sont un moyen de favoriser, à l'intérieur du pays, le développement de régions économiquement faibles, afin de faciliter l'implantation d'activités nouvelles, ou de permettre aux activités existantes de demeurer compétitives.

L'*article 80 al. 1* prononce l'interdiction dans un délai de six ans au maximum, « de prix et de conditions comportant tout élément de soutien ou de protection dans l'intérêt » d'entreprises ou industries nationales. Cette interdiction est formelle « *à partir du début de la deuxième étape*, sauf si elle est autorisée par la Commission ».

Cette réserve consentie rappelle l'article 70 al. 4 du Traité de la CECA qui soumet « à l'accord préalable de la Haute Autorité », donné à titre temporaire ou conditionnel, « l'application de mesures tarifaires intérieures spéciales » au profit « d'une ou plusieurs entreprises productrices de charbon ou d'acier ».

L'alinéa 2 réserve, à l'instar de l'article 79 al. 4, des pouvoirs d'appréciation à la *Commission* qui « de sa propre initiative ou à la demande d'un Etat membre, examine les prix et conditions visés au paragraphe 1 ci-dessus en tenant compte notamment, d'une part, des exigences d'une politique économique régionale appropriée, des besoins des régions sous-développées ainsi que des problèmes des régions gravement affectées par les circonstances politiques et, d'autre part, des effets de ces prix et conditions sur la concurrence entre les modes de transport ».

L'autorité du Conseil n'est pas prévue dans ce cas. A-t-on voulu éviter la règle de l'unanimité qui n'eût fait que multiplier les difficultés en confiant à la

Commission le soin de prendre les « décisions nécessaires, après consultation de tout Etat membre intéressé »?

Les arbitrages posés à la Commission seront nombreux. Il ne lui suffira pas de tenir compte de toutes les exigences, besoins et problèmes prévus, mais également « des effets de ces prix et conditions sur la concurrence entre les modes de transport. » Elle devra, en outre, prendre en considération les aides jugées comme compatibles par l'article *77* et veiller à ce que la mesure prise n'affecte pas la « situation économique du transporteur » (art. *78*). — Toutes dispositions qui ne créent pas, cependant, de conflits de compétence, mais qui risquent de provoquer des recours devant la Cour de Justice, si elle autorise des tarifs de soutien pour des raisons de politique régionale.

Les *tarifs de concurrence*, selon le paragraphe 3 de l'article 80, ne sont pas frappés par l'interdiction visée au paragraphe 1.

L'*article 81* demande aux « Etats membres de réduire progressivement les taxes ou redevances qui, indépendamment des prix de transport, sont perçues par un transporteur aux passages des frontières, ne doivent pas dépasser un niveau raisonnable, compte tenu des frais réels effectivement entraînés par ce passage ».

Pour autant qu'il s'agisse de frais effectifs, on peut se demander s'il y a lieu à réglementation. Il suffit alors de prendre de simples mesures techniques que les Etats ont toute faculté d'ordonner afin de rendre moins onéreux le franchissement de la frontière. Le problème peut donc se résoudre par la voie de la recommandation que la Commission a la faculté d'adresser aux Etats membres « en vue de l'application de cette disposition ». (al. 3.)

S'il s'agit d'autres frais, ils risquent d'entraver les échanges internationaux de marchandises, et l'on comprend que les Etats contractants aient voulu inscrire cette disposition.

L'*article 82* consent une exception en faveur de l'Allemagne occidentale, pour autant que les mesures prises par ce gouvernement « soient nécessaires pour compenser les désavantages économiques causés par la division de l'Allemagne à l'économie de certaines régions de la République fédérale affectées par cette division ».

On peut se poser la question, s'il est indiqué que le Traité couvre de son autorité un cas aussi particulier. Beaucoup de pays peuvent souffrir de désavantages économiques à commencer par la Suisse, sans accès direct à la mer, et l'Autriche, très éloignée de la grande artère rhénane. Pourront-ils un jour se fonder sur ce précédent pour s'autoriser à demander des mesures de faveur?

L'*article 83* appelle à la vie « un Comité de caractère consultatif, composé d'experts désignés par les gouvernements des Etats membres, institué auprès de la Commission qui le consulte chaque fois qu'elle le juge utile en matière de transports, sans préjudice des attributions de la section des Transports du Comité économique et social ».

Que penser d'un organe qui n'a qu'un caractère consultatif, qui n'est interrogé que lorsque la Commission l'estime utile et dont les avis sont purement informatifs. D'autre part, ce comité n'enlève rien aux attributions de la section des

Transports et peut ainsi jouer les doubles emplois. Quelles facilités le Traité escompte-t-il trouver en multipliant ainsi les organismes? A vouloir épuiser les avis des experts, il n'est pas certain que les problèmes trouveront une solution accélérée.

L'actuel champ d'application des dispositions relatives aux transports est limité, selon l'*article 84*, aux chemins de fer, à la route et aux voies navigables. L'extension de ce champ à la navigation maritime et aérienne sera décidée ultérieurement par le Conseil statuant à l'unanimité.

D'aucuns en ont conclu que la navigation maritime n'était pas visée par le Traité. De l'avis de la Commission, il semble que les dispositions générales du Traité (par opposition aux dispositions spéciales consacrées aux transports ou a l'agriculture) s'appliquent aussi à l'armement maritime. Il en irait de même d'ailleurs pour les autres moyens de transport (1).

CONCLUSION

Le Traité cherche à apporter des garanties contre tout ce qui pourrait gravement perturber les marchés intérieurs. Mais il lui appartient aussi d'organiser la production dans le sens d'un accroissement des échanges entre les six partenaires. La conclusion d'accords à long terme qu'il prévoit avant la fin de la première étape doit donc garantir le développement des échanges pour certains produits de base. En fait, la portée de ces accords est limitée, non seulement parce qu'ils n'élimineraient pas les disparités de prix, mais parce qu'ils pourraient bouleverser les courants d'échange traditionnels.

En rédigeant d'une façon aussi prudente les articles concernant les transports, les auteurs ont-ils voulu sauvegarder, pour les premières années du moins, les courants traditionnels et leur organisation? D'autres dispositions plus conformes à l'esprit du Traité auraient-elles rendu tout accord illusoire? Faute de connaître la genèse qui a conduit aux textes que nous venons d'analyser, nos remarques n'ont forcément qu'un caractère fragmentaire. Les futures décisions apporteront, il faut le souhaiter, les précisions nécessaires.

Pour l'heure, la politique commune des transports invoquée à l'article 74 est encore à la recherche d'une esquisse cohérente. Les conceptions nationales divergent profondément et il paraît difficile, à moins d'une révision fondamentale des points de vue des milieux intéressés de chaque pays, de dégager une commune mesure des politiques de transport actuellement en honneur.

---

(1) Robert Walter: *Les transports et les ports de mer dans le Marché commun*, « Lloyd Anversois », 29 novembre 1960, p. 1.

VII. Les transports et l'AELE

Entre le 18 mars 1957, date à laquelle s'ouvrirent à Paris les négociations devant aboutir à la constitution d'une zone de libre-échange, dont le but était l'association sur une base multilatérale du Marché commun des Six et des autres membres de l'OECE, et le 20 novembre 1959, jour où l'on assista à la mise au monde provoquée de l'Association européenne de libre-échange, modèle très réduit, il s'est écoulé près de trois ans de laborieuse gestation.

Cette construction, géographiquement et économiquement hétéroclite, composée d'Etats dont la plupart se trouvent aux confins de l'Europe, comme plaqués contre les parois d'une centrifugeuse, ne contient aucun élément réservé aux transports. Il est vrai qu'à part des jumelages comme la Suède et la Norvège ou la Suisse et l'Autriche, il n'y a pas de frontières terrestres communes entre les sept Etats de l'AELE (Royaume-Uni, Suède, Norvège, Danemark, Suisse, Autriche et Portugal).

Ce ne sont certes pas les obstacles rencontrés par les organes de la CEE pour définir une politique commune des transports qui ont découragé les promoteurs de la petite zone. Il n'était guère plus difficile de jeter quelques principes généraux de non-discrimination sur le papier, que d'obtenir quelques accords spéciaux sur les produits agricoles. Il s'agissait plutôt de disposer rapidement d'un organisme qui pût servir d'instrument de négociation, de bases de discussion avec les « Six », pour tenter de rattrapper le convoi manqué et dont la marche semble s'accélérer.

Il est hors de doute que disposer quoi que ce soit sur les transports n'eût conduit qu'à peu de résultats, l'essentiel du trafic d'échanges transitant par les voies des pays du Marché commun. C'est pourquoi on a jugé préférable, par des articles fixant les règles de concurrence, de veiller à ce que l'élimination des obstacles douaniers ne vînt, par l'application d'autres mesures de la part des gouvernements ou des industries privées, réduire à néant les avantages acquis, dispositions que cas échéant on pourrait, par extension, invoquer si des pratiques faussant le jeu normal de la compétition étaient introduites dans les transports.

Ces dispositions portent surtout sur les aides de l'Etat (article 13), les pratiques commerciales restrictives (art. 14 et 15) et les mesures discriminatoires frappant les ressortissants des divers pays membres qui tiendraient à implanter de nouvelles entreprises dans n'importe quel endroit de la zone.

Ainsi se trouve formulée implicitement une réglementation qui doit éviter qu'une discrimination ne se produise par la manipulation de tarifs de transports ou par l'octroi de subventions.

Quant aux incidences sur le trafic lui-même, il est aisé d'augurer que le désarmement douanier et contingentaire entraînera un certain accroissement des échanges entre les pays de la zone, mais sans que les courants traditionnels en soient modifiés. L'augmentation du volume des transports profitera surtout à la voie ferrée du fait des contingences géographiques. Le principal bénéficiaire en sera le transit ferroviaire par les pays du Marché commun.

Comme il n'y a aucune réglementation des transports dans le cadre de l'AELE, une telle situation ne saurait susciter des complications insurmontables aux pays-

membres. En revanche, la Suisse et l'Autriche coupent la grande artère Nord-Sud des transports de la CEE; l'examen des projets recommandés par la Commission de la Communauté fait apparaître un risque grave de détournement pour ces deux petits pays.

Cette exclusion semble inévitable si l'on considère qu'une politique commune des transports demeurera toujours boiteuse tant qu'elle laissera subsister côte à côte deux régimes différents: l'un conforme aux buts du Traité de Rome, le second obéissant à d'autres principes, puisque soumis aux exigences particulières des pays transitaires. Ainsi, par exemple, quelques-unes des dispositions prises par la CEE en vue d'éliminer les discriminations en matière de transports internationaux concernent la navigation rhénane. Les Etats riverains rhénans membres de la CEE ont l'obligation de s'y soumettre, mais non pas la Suisse. Cette situation est jugée comme constituant une nouvelle discrimination entre les deux groupes d'Etats. Elle serait également ressentie comme telle, dans le cas où des entreprises de transports se verraient imposer des obligations dans leur trafic avec les pays-tiers, alors que les entreprises de ces Etats-tiers pourraient appliquer une politique discriminatoire à l'égard de la Communauté.

Ceci démontre une fois de plus l'absurdité de la scission de l'Europe en deux blocs: les transports, pour leur développement harmonieux, ont besoin de se déployer sur un continent entier, à l'intérieur duquel les marchandises doivent pouvoir circuler librement. En outre, la réalisation des grands projets d'investissements ne sont possibles que si l'on peut assurer la synchronisation des travaux et l'unification des réseaux, selon des normes communes.

VIII. Chez les constructeurs

La fabrication de matériel ferroviaire appartient à l'industrie lourde dont le programme de constructions est fort varié. Aucune usine ne produit que des wagons ou des locomotives. Certaines même ne font qu'assembler les parties usinées dans d'autres fabriques. Avec la règle de standardisation dont s'inspirent de plus en plus les administrations ferroviaires, les contacts entre constructeurs (1) ont été rendus encore plus étroits sous l'égide de l'ORE. Quant aux chantiers fluviaux, ou aux fournisseurs de pipe-lines, ils font également partie de cette industrie lourde.

L'industrie de l'automobile, en revanche, est très spécialisée, ce qui la rend d'ailleurs immédiatement vulnérable à une détérioration économique générale. Elle affronte néanmoins les conditions d'un marché international intégré avec réalisme.

Lorsque le Marché commun sera réalisé, il est prévisible qu'on se trouvera en présence de 29 millions de véhicules à moteur en circulation. Si l'intégration

(1) Il y a lieu de mentionner, par exemple, la CELT: Association Internationale des Constructeurs Européens de Locomotives à Moteurs Thermiques.

s'étendait aux « Sept », cette zone commerciale élargie comptera près de 42 millions de véhicules et en absorbera quelque cinq millions par an. Ces chiffres ne représentent que la somme des marchés nationaux actuels; on peut, sans risques graves de se tromper, estimer qu'ils seront plus élevés, les objectifs du Marché commun — comme ceux de l'AELE — étant d'obtenir un relèvement accéléré du niveau de vie, un accroissement de la productivité...

Les perspectives s'annoncent favorables, mais les risques à courir sont non moins grands car la concurrence dans cette industrie est particulièrement redoutable. Chacun se sent bien armé: il offre une production de qualité et procède à des investissements considérables.

Les paliers du Marché commun et de l'AELE étant très progressifs, la réduction du prix des voitures étrangères sur chaque marché national producteur lui-même de voitures ne sera pas immédiatement sensible. Mais les constructeurs sont conscients que cette bénignité n'est que provisoire et qu'ils courent des dangers d'autant plus grands qu'ils étaient pratiquement sans concurrents sur leur propre marché.

La compétition est donc ouverte avec des chances de réussite sensiblement pareilles de part et d'autre. L'infrastructure commerciale est en place. En revanche, les conditions dans lesquelles se déroulera cette expérience risquent d'être troublées par de nombreux facteurs: fiscalités, aides gouvernementales, conditions salariales et sociales, etc.

A tout cela s'ajoute la menace américaine, dont la production s'est mise au « goût européen » avec les « compact cars ». Les moyens dont disposent les entreprises d'Outre-Atlantique sont plus puissants, techniquement et financièrement. L'accès au marché européen peut encore leur être facilité par ce cheval de Troie que constituent les filiales qui s'y trouvent déjà: en *Allemagne:* General Motors, Ford; en *France:* Chrysler lié à Simca; en *Angleterre*, en *Suisse*, etc. En outre, lors des négociations sur la liste G, la *Belgique* a obtenu que le tarif extérieur commun de la CEE soit plus bas pour les pièces détachées que pour les voitures; elle entendait ainsi favoriser le développement de l'industrie de montage implantée chez elle.

Toutefois, plutôt que de demander la création de « mécanismes de sauvegarde permettant, en cas de danger, de suspendre à l'égard de filiales étrangères le jeu même du Marché commun », ou d'attendre que leurs concurrents européens aient engagé la lutte pour la conquête du marché continental, de nombreux constructeurs se concertent, se groupent, fourbissent leurs moyens en prévision des prochains termes économiques. La règle qui prévaut prescrit de ne pas ralentir la production nationale, mais de forcer les ventes à l'étranger. C'est ainsi que, afin d'illustrer par un exemple les très nombreuses ententes intervenues dans l'industrie automobile, la Régie Renault a passé une convention avec Alfa-Roméo pour la vente et la fabrication des produits de cette dernière en France et la construction sous la licence et la diffusion en Italie par Alfa Roméo de la Dauphine française.

SECTION 3. L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS : LES GRANDS PROJETS EUROPÉENS

Toutes les mesures prises, projetées ou en cours d'exécution, qui viennent d'être examinées, obéissent chacune au fond au même impératif: accroître la vitesse commerciale des transports en trafic international.

D'autres initiatives, dans le domaine de l'infrastructure des transports, ont été enregistrées au cours de ces dernières années, notamment dans le cadre des travaux de l'ECE et de la CEMT. Plus récemment, un ensemble de recommandations visant à assurer le développement de l'infrastructure des transports des Etats de la Communauté a été adressé aux gouvernements des six pays. Toutes ces dispositions ont non seulement pour objet de contribuer à préparer et à amorcer une certaine intégration tant technique qu'économique des réseaux, mais elles doivent encore renforcer les mesures arrêtées sur d'autres plans.

En effet, le futur réseau européen des transports doit conduire à une réduction du nombre de points de transit par une canalisation, en quelque sorte, du trafic sur un certain nombre d'itinéraires choisis, équipés en conséquence, afin d'en rendre la fréquentation encore plus rapide. Le projet devient intéressant dès l'instant où il concilie à la fois et le prix de revient et la rapidité, permettant ainsi une sélection progressive d'itinéraires rationnels jouant le rôle des grandes voies d'acheminement à travers le continent, sans pour autant oublier la nécessité de développer diverses régions socio-économiques.

I. Les chemins de fer,

liés à une infrastructure rigide et des obstacles d'ordre juridique, ont, cependant, par le truchement des horaires de trains-marchandises, réussi à éliminer certaines relations insuffisamment utilisées. Il leur suffirait, par exemple, d'obtenir une adaptation de l'alinéa 8 de l'article 5 de la CIM, pour qu'ils puissent imposer certaines voies plus rationnelles. D'autre part, sur les distances au-delà de 800 ou 1000 km, ils se heurtent à la concurrence aérienne et à celle de la route sur les distances inférieures. Ils n'en poursuivent pas moins la modernisation du réseau et du matériel roulant afin de continuer à susciter l'intérêt de l'usager. En outre, ils s'efforcent de maintenir leur capacité concurrentielle vis-à-vis des oléoducs et des gazoducs par une spécialisation toujours plus poussée de leur équipement.

Du côté de la CEE, comme de la CEMT, les recommandations mettent particulièrement l'accent sur les travaux d'électrification qui doivent porter sur l'interconnexion des réseaux nationaux électrifiés et la mise sous tension des lignes ferroviaires reliant les ports maritimes aux principaux bassins industriels de la Communauté.

Ces projets tiennent compte des soucis exprimés par les différents ports — allemands, français et italiens surtout — qui redoutent une augmentation du trafic

intérieur doublée d'un transfert vers des ports mieux reliés avec l'arrière-pays. Il est évident que les conditions de concurrence en matière de trafic portuaire sont inégales, si les liaisons ferroviaires et routières avec l'« hinterland » ne sont pas partout de même rendement et si, de surcroît, un port remarquablement desservi sur ce point dispose encore d'un réseau fluvial de grande capacité.

II. La route

C'est dans le *domaine routier* que les projets sont les plus nombreux. La stagnation de la construction des routes, pendant de nombreuses décennies, contrastant avec le dynamisme de la circulation, a conféré à certains de ces projets un caractère d'urgence.

Il n'y a que peu d'Etats européens qui ont les moyens financiers pour construire un réseau à la hauteur des circonstances. A l'époque, la Commission économique pour l'Europe l'avait explicitement constaté, lorsqu'en 1947 déjà, elle proposait la constitution d'un réseau de routes européennes assurant le trafic inter-Etats et l'élaboration des règles communes pour la construction et l'exploitation de ces voies.

a) DÉCLARATION DE GENÈVE DE 1950

Depuis, il y a eu la fameuse *Déclaration de Genève de 1950* énumérant les grandes routes « E » et fixant leurs caractéristiques, et les recommandations de la Commission de la CEE en vue du développement de l'infrastructure des transports ferroviaires, fluviaux et routiers (1).

b) TUNNELS ROUTIERS ALPINS

Dans ces tracés, apparaissent les *tunnels routiers alpins*, nécessaires parce que les intempéries souvent barrent l'accès des cols pendant des mois et cela malgré les progrès réalisés dans la technique du déblaiement de la neige.

Aujourd'hui, les projets du *Mont-Blanc* et du *Grand-Saint-Bernard*, qui avaient été reconnus, en mars 1949, comme d'intérêt international par l'ECE, sont en chantier. On assure du côté suisse que la traversée du Grand Saint-Bernard sera possible à partir de 1962. L'achèvement du tunnel du Mont-Blanc est prévu pour la même année. Personne aujourd'hui ne paraît contester leur utilité, alors qu'en 1951 il était raisonnable d'écrire que « dans une Europe appauvrie, ils constituaient des réalisations de caractère luxueux, incompatibles avec un usage rationnel des deniers publics » (2).

Maintenant que la majorité des avis considère la construction de ces ouvrages

---

(1) CEE: Document VII/COM (60) 76 final, Bruxelles, le 21 juin 1960.

(2) G. Dreyer: *Les chemins de fer et les transports routiers de voyageurs en trafic international*, « Bulletin UIC », 1951, pp. 24/32.

comme utile, qu'observe-t-on? Depuis le moment où l'ECE a formulé son préavis favorable, il s'est écoulé dix ans avant la cérémonie du premier coup de pioche.

Par la faute des lenteurs administratives, des interminables tractations politiques et des controverses de prestige mettant aux prises adversaires et partisans des diverses solutions techniques et économiques les plus aptes à assurer un franchissement rapide, nombreux et de nature à préserver la santé de l'automobiliste, on aura oublié l'essentiel: savoir si la capacité de ces tunnels sera suffisante à écouler le trafic qui se présentera. Il y a tout lieu d'en douter: en effet, le tunnel sous le Mont-Blanc qui justifie sa raison d'être par la constatation qu'il représente géographiquement et géométriquement la liaison la plus directe entre Rome et Paris, n'est prévu que pour débiter à la cadence théorique de 600 véhicules à l'heure. D'ores et déjà, on envisage la solution d'un deuxième tunnel... Quant à celui sous le Grand-Saint-Bernard, avec ses 250 véhicules à l'heure — 500 véhicules théoriquement aux heures de pointe —, il pourra compter sur la soupape que constitue le col...

En faisant abstraction de certaines questions d'amour-propre et en recourant par exemple à une autre technique d'acheminement des véhicules, on aurait notablement augmenté la capacité de ces ouvrages (1), évité les risques inhérents à la présence des gaz nocifs — dont l'évacuation, par le défaut d'expérience sur des tronçons couverts aussi longs, demeure aléatoire — sans renchérissement de la construction. De plus, on aurait ménagé à l'usager un moment de détente que le système adopté lui refuse, sans le faire bénéficier pour autant d'un péage moins élevé.

D'autres projets sont encore à l'étude: ceux du Saint-Gothard, du Saint-Bernardin, du Brenner, du Katschberg, des Malnitzer-Tauern, du Loibl.

Pour qu'ils trouvent un commencement d'exécution, encore faut-il que leur rentabilité soit assurée avec ou sans subventions. Si, économiquement, il faut calculer avec un trafic moyen, la capacité du tunnel doit être, en revanche, basée sur un trafic de pointe. Ce qui peut, dans certains cas, requérir des prestations hors de mesure avec l'économie escomptée par l'usager. Sans compter que le bénéfice d'une traversée alpine abritée n'est complète que si les accès peuvent débiter à la même cadence que le tunnel.

c) LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Tous les obstacles techniques et financiers paraissent surmontés, et « il est permis de penser que le rêve de Mathieu (1802) et de Thomé de Gamond (sous le Second Empire) deviendra une réalité au cours de la prochaine décennie » (2). Le projet est limité en tunnel ferroviaire où les automobiles seront acheminées sur des wagons-plates-formes.

Les questions de financement de construction et d'exploitation sont le fait d'une société internationale d'intérêts privés. La plus grande partie des fonds

---

(1) *Tunnel ferroviaire du Saint-Gothard:* capacité, sans entrave pour le trafic ferroviaire normal: 500 voitures à l'heure.

(2) Roger Hutter: *Le tunnel sous la Manche*, « L'Année ferroviaire » 1960, op. cit., pp. 31/62.

devra cependant être recueillie par voie d'emprunts obligataires garantis par les deux Etats français et britannique.

i) Longueur du tunnel:

Le tunnel comprend un tronc commun d'une longueur de 52 km; entre les installations terminales britanniques et françaises la longueur est de 66 km.

ii) Trafic probable du tunnel:

1980: 4 800 000 voyageurs isolés par an;
1 100 000 véhicules par an avec pointes journalières de 13 000 véhicules, ou 1000 véhicules à l'heure pouvant être portées à 1 800 véhicules à l'heure dans les deux sens, en cas de besoin;
1 600 000 tonnes de marchandises, majorées de 50 % en cas de libre-échange.

iii) Tunnel routier:

Si le tunnel routier était envisagé, il aurait un débit limité à 600 véhicules à l'heure, dont 400 dans le sens dominant: « encore s'agit-il d'un chiffre discutable, susceptible d'être sérieusement réduit à l'expérience, en raison des difficultés intrinsèques à la ventilation d'un long tunnel ».
La vitesse de marche serait réduite à 50 km/h, contre plus de 100 km/h pour le projet ferroviaire et il en résulterait un supplément de coût de l'ordre de 1 milliard de N.F.

iv) Pont sur la Manche:

L'IRF, pour sa part, préfère à ce projet de tunnel, celui d'un pont jeté au-dessus de la Manche, long de 33 km et apte à recevoir tous les moyens de transport terrestres. Il serait, toutefois, notablement plus cher...

v) Le coussin d'air:

Dans ce domaine, on en est encore au stade des prototypes: brevets Wieland (suisse), Hovercraft (anglais), Levacar (américain). Il s'agirait de construire des véhicules de grande capacité, se déplaçant sur un coussin d'air comprimé, que les inventeurs considèrent comme particulièrement rentables et en mesure de concurrencer efficacement le tunnel ou le pont.

d) LIAISONS SCANDINAVES

Il est prévu:

i) de remplacer le bac Grossenbrode-Gedser (DK) par une ligne aérienne qui réduirait 1½ fois le temps de parcours entre Hambourg et Copenhague. (Actuellement, on jette un pont ferroviaire et routier entre l'île Fehmarn à l'est de la baie de Kiel avec la terre ferme (Grossenbrode). Ce tracé « à vol d'oiseau » doit réduire d'un tiers le temps de parcours par bac entre l'Allemagne et Danemark.)

ii) de relier:

1/ par pont, Nyborg et Korsör à travers le Grand Belt;

2/ par pont ou tunnel, Copenhague et Malmö à travers le Sund;

iii) de jeter un pont par dessus le détroit de Kalmarsund entre l'île d'Oeland et le Continent.

III. La voie d'eau

Dans le domaine des *voies d'eau*, la CEMT a également dressé une liste des projets de voies navigables jugés d'intérêt européen. Qu'adviendra-t-il de la résolution sur les investissements lorsqu'il s'agira d'apprécier la valeur économique de tels projets? Les événements évoluent rapidement et il est parfois périlleux d'en pronostiquer le cours futur (1).

1. Amélioration de la liaison *Dunkerque-Escaut et de ses prolongements internationaux:* il est prévu, du côté français, de mettre cette liaison à 2,20 m d'enfoncement.

2. Amélioration de la liaison *Escaut-Rhin:* les négociations entre les Pays-Bas et la Belgique en vue d'améliorer les conditions de navigabilité entre l'Escaut et le Rhin n'ont pas encore abouti.

3. Amélioration de la *Meuse* et de ses liaisons internationales: mise au gabarit de 1350 tonnes:
de la Meuse jusqu'à Givet;
du Canal Charleroi-Bruxelles;
de la Sambre, de Namur à Charleroi;
la suppression du bouchon de *Lanaye* permettra une liaison par bateaux rhénans, entre Namur et le bassin de la Ruhr.

4. Liaison *Meuse-Rhin*, avec desserte d'Aix-la-Chapelle; la Commission de la CEE recommande que les études techniques et économiques soient accélérées, afin qu'une décision puisse être prise quant à l'exécution de ce projet.

5. Canalisation de la *Moselle*, décidée par l'accord franco-germano-luxembourgeois du 28 octobre 1956. L'accueil réservé à ce projet ne fut pas unanimement favorable. Si certains membres de l'Assemblée commune l'ont approuvé c'est « en tant qu'acte politique facilitant le règlement de la question sarroise et accordant à la France certaines compensations justifiées » (2). A ce titre, les attaques du professeur Kayser (3) qui voit dans la canalisation de la

(1) A l'occasion des journées du Deutsche Kanal- et Schiffahrtsverein à Munich, il a été affirmé que certains biens transportés en grande quantité comme le riz ou les combustibles liquides venant de l'Orient ne seraient jamais débarqués à Gênes ou à Marseille, mais plutôt détournés par la voie maritime, à cause des prix de transport... Zürich, « Die Tat »: *Schiffahrtswege sollten gebaut werden.* N° 197, 21 juillet 1958.

(2) Pierre Wigny: *Un témoignage de la Communauté des Six*, 16 février 1957, p. 30.

(3) Article paru dans le Handelsblatt du 18 février 1957 et cité par la Revue de la Navigation intérieure et rhénane, 25 février 1957, p. 147.

Moselle une contradiction avec les termes du traité de la CECA, du fait des subventions indirectes qu'elle occasionnerait en faveur de l'industrie sidérurgique lorraine, paraissent économiquement justifiables. En effet, selon le professeur Kayser, il serait préférable pour les Français de demander l'application pour le transport des charbons de la Ruhr vers la Lorraine, du même tarif ferroviaire spécial qui est valable pour les expéditions des charbons de la Ruhr vers les usines sidérurgiques de l'Allemagne du Sud et qui comporte une réduction de 21 %... (chose faite actuellement, voir p. 171.)
L'ensemble du projet a été devisé à DM. 1261 millions (1) et il paraît bien que les circonstances politiques aient prévalu sur la raison économique pure. Néanmoins, la sidérurgie lorraine, grâce à la mise au gabarit de 1500 tonnes de la Moselle, pourra tout comme l'industrie de la Ruhr, exporter ses produits par le Rhin et par Rotterdam. Ainsi elle dépendra moins de la voie ferrée plus chère. Encore faudrait-il estimer le tonnage que la Lorraine exportera par la Moselle où des péages seront perçus. Elle offre cependant l'avantage d'unir deux complexes sidérurgiques complémentaires. Le Luxembourg pourra bénéficier des avantages de cette canalisation, s'il juge utile de construire un port fluvial à Mertert.

6. Approfondissement du *Rhin entre Mayence et Saint-Goar.*

7. *Liaison du Rhône au Rhin :* cette liaison mer du Nord-Méditerranée, qui fut l'axe de la domination romaine en Occident, tente aujourd'hui de devenir l'axe de la nouvelle Europe, celle des Six. Elle doit permettre la circulation de bateaux isolés de 1350 tonnes et des convois poussés comportant un pousseur de canal et deux barges en flèche de 1500 tonnes chacun.

Trois avant-projets sont à l'étude:

1/ par le territoire suisse, le lac Léman et le Rhône (Canal transhelvétique). Cette liaison faisant communiquer Bâle à Lyon, via l'Aar, les lacs de Bienne et de Neuchâtel, le lac Léman et le Haut-Rhône aurait une longueur totale de 545 km; le nombre d'écluses prévu serait de 43 et l'altitude du seuil le plus élevé de 443 m.

2/ par l'Alsace et la Vallée du Doubs. Cette liaison suit sensiblement l'actuel canal du Rhône au Rhin. Les caractéristiques de la liaison Mulhouse (Niffer)-Lyon seraient les suivantes: longueur totale 464 km, nombre d'écluses prévu 34 (plus un élévateur permettant de gagner le bief de partage près de Dannemarie), altitude du seuil le plus élevé 328 m.
La distance de Bâle à Lyon serait donc de 479 km, contre 545 km par la voie transhelvétique.

3/ par les vallées de la Moselle et de la Saône. En partant de Metz, cette liaison remonterait la Moselle jusqu'aux environs d'Epinal. Là elle devrait

---

(1) « Europa-Verkehr »: *Verkehrs-Chronik*, 2/1956, p. 114. (Zürich: « Die Tat », N° 353, 27 décembre 1958. ramène ces chiffres à Fr. 370 millions pour le capital et 160 millions pour frais supplémentaires = au total Fr. 530 millions environ.)
Genève, « Journal de Genève »: «*De la Moselle...*», N° 149, 28 juin 1960. « Ce projet nécessitera plus que les 870 millions de marks tout d'abord envisagés ».

traverser les contreforts des Vosges pour gagner la haute vallée de la Saône, pour redescendre cette vallée jusqu'à Chalon et Lyon.
La liaison Metz-Lyon se développerait sur une longueur totale de 583 km, comprenant 45 écluses (plus un élévateur, à la hauteur d'Epinal, pour gagner le bief de partage); l'altitude du seuil le plus élevé se situerait à 340 m.
La distance de Rotterdam à Lyon, par cette voie, serait de 1283 km contre 1271 km par la voie Mulhouse-Lyon.

Ce dernier sillon offre la possibilité de débloquer le bassin lorrain vers le Sud, en traçant l'axe lourd qui permet d'alimenter en matières premières les centres du Creusot, de Lyon, de Marseille et de déboucher plus directement sur l'Afrique, et de relier Rotterdam et Anvers à Marseille.
Il est difficile d'apprécier l'utilité des diverses variantes proposées, « une étude de rentabilité devant tenir compte, non seulement des coûts d'établissement, mais encore de tous les facteurs économiques, et en premier lieu de l'importance du trafic escompté ». Lorsque tous ces projets seront plus avancés, le montant de la dépense qu'entraînera la réalisation de chacun d'eux pourra mieux être calculé. Les évaluations très approximatives faites à la fin 1959 avaient donné les résultats suivants (1):

1/ *Bâle-Genève-Lyon:* 1372 millions de NF pour la navigation des automoteurs de 1350 tonnes, 1642 millions de NF pour la navigation des convois poussés;

2/ *Mulhouse (Niffer)-Lyon:* 811 et 910 millions de NF;

3/ *Metz-Lyon:* 1066 et 1196 millions de NF.

Quant au projet suisse, il n'est réalisable que si la France « entrevoit la possibilité de se relier par cette voie aux bassins du Rhin et du Danube », et dans la mesure encore, où cela aura été reconnu d'intérêt commun par les Six. Notre voisine devra donc préalablement assurer la navigabilité du Haut-Rhône entre Lyon et Genève. Cette éventualité n'est pas pour demain. Il suffit de se référer aux dernières recommandations de la Commission de la CEE (document cité p. 197) pour être fixé sur le caractère d'urgence accordé à ce projet (2).
Dans le trafic fluvial, ce sont les minerais énergétiques et métalliques, l'acier et les matériaux de construction qui procurent l'essentiel du tonnage. Les transformations survenant dans le domaine de l'énergie permettent-elles un développement de la navigation fluviale à la mesure des investissements qu'un tel projet exige?

---

(1) *Les liaisons Rhône-Rhin devant l'Union des Chambres de commerce rhénanes*, exposé de M. René Graff, directeur du port autonome de Strasbourg. « Revue de la Navigation intérieure et rhénane », N° 18, 25 octobre 1960, page 748.

(2) Dans la note remise par la Conférence nationale des Usagers des Transports (CNUT) à la Commission des Transports du Commissariat au Plan en vue de la préparation du IVe Plan de Modernisation et d'Equipement pour ce qui concerne les voies navigables, la grande industrie française déclare que « la canalisation du Haut Rhône entre Genève et Lyon ne répond pas aux impératifs d'ordre national que nous avons dégagés, ni à ceux d'ordre européen, car la liaison avec la Belgique ne serait pas réalisée. Elle semble entraîner au surplus des dépenses considérables auxquelles on paraît avoir renoncé pour l'instant ». « Revue de la Navigation intérieure et rhénane, 25 janvier 1961, p. 46.

8. *Aménagement du Haut-Rhin pour la navigation.* En un certain sens, cet aménagement créerait les bases nécessaires à l'intérêt des Français pour leur liaison avec le Rhin et le Danube. Pour l'instant et à notre connaissance, la seule manifestation officielle où cette question a été examinée est le rapport du Conseil fédéral sur l'aménagement du Rhin entre Bâle et Constance, approuvé par le Conseil national le 6 mars 1957. A l'époque, le projet de pipe-line Gênes-Aigle-(Munich) n'était pas encore connu.
D'autre part, l'Allemagne — et l'Autriche dans une certaine mesure — y est intéressée au même titre que la Suisse. Or il apparaît qu'elle doit refuser toute participation avant la fin de 1963, à cause de la canalisation de la Moselle, qui requiert tous ses efforts.
Les travaux ne pourraient au mieux commencer avant 1965, et devraient se dérouler pour des raisons financières en deux étapes: l'une de Rheinfelden au port d'Eglisau (73 km) qui prendrait six ans et coûterait 135 millions de francs suisses, la deuxième jusqu'à Bregenz (127 km), échelonnée sur sept ans et qui est également devisée à 135 millions. Les passages se feraient par une seule écluse de grande dimension. S'il fallait doubler celles-ci, les coûts de construction passeraient de 270 millions de francs suisses à 320 millions (ces chiffres varient sensiblement d'un rapport à l'autre, si bien que nous ne leur attribuons que la valeur d'un ordre de grandeur). De son côté, l'Autriche serait prête à construire un port du Haut-Rhin sur le lac de Constance.
Les chemins de fer, pour leur part, sont opposés à ces travaux, estimant qu'il n'y a aucun besoin de transport justifiant cette canalisation, du moment que le rail offre une capacité non utilisée de 14 millions de tonnes par an dans chaque direction sur cette même desservance.

9. *Liaison Rhin-Main-Danube.* Les travaux se poursuivant sur le territoire allemand, les charges en incombent entièrement à l'Etat fédéral. Ils consistent à relier le Rhin par Mayence et Francfort jusqu'à Bamberg. De là, un nouveau canal permettra la liaison jusqu'à Nuremberg, puis jusqu'à Regensburg, lieu de passage du Danube.
Il est également prévu de poursuivre la percée faite jusqu'à Stuttgart par le Neckar pour la conduire jusqu'à Ulm située sur le Danube à 150 km environ en amont de Regensburg.
Pour sa part, la Commission de la CEE recommande que l'ensemble de ces travaux soit activé et toutes dispositions notamment prises pour la construction du secteur Nuremberg-Kalheim.

10. *Amélioration de l'Elbe.* Des travaux ont lieu sur son cours inférieur. Le canal latéral, d'une longueur de 5 km, a été ouvert au trafic avec l'écluse de Geesthacht au printemps 1959.

11. *Liaison Oder-Danube*, dont la réalisation est prévue pour 1978.

12. *Liaison entre le lac Majeur et Venise.* Une commission spéciale italo-suisse a été chargée d'étudier tous les aspects que peut présenter la navigation depuis le lac Majeur jusqu'à l'Adriatique.

La Commission de la CEE estime que la liaison Pô-lac Majeur à grand gabarit présenterait un intérêt pour le développement économique de l'Italie du Nord et assurerait une desserte rationnelle de cette région, notamment de Milan.

IV. Dans le domaine des pipe-lines

A partir de 1963, le réseau européen des transports sera renforcé par une nouvelle trame: trois fils tendus verticalement et convergeant vers le cœur de l'Europe, le quatrième tiré d'est en ouest se subdivisant en divers rameaux alimentaires chargés de ravitailler les démocraties populaires (Conecon-Pipeline).

Les commandes passées à l'industrie italienne pour la fourniture de 50 000 tonnes de caoutchouc synthétique et 240 000 tonnes de tubes acier en compensation de 12 millions de tonnes de pétrole brut et un fort contingent d'huile de chauffage pourraient ouvrir l'ère d'une concurrence nouvelle pour les pétroliers occidentaux, ce qui laisserait penser que les divergences politiques sont moins d'ordre doctrinal qu'économique, n'étant entretenues que pour masquer la lutte qui s'annonce âpre pour la possession du marché européen. Elles n'en témoignent pas moins que l'énergie-pétrole, tout en affirmant son caractère international, accède rapidement aux premières places économiques et que l'installation de ces artères nourricières de l'activité industrielle fait apparaître la vanité des frontières nationales dans l'économie des grands marchés.

1. GÊNES (-AIGLE)-MUNICH

La deuxième étape du pipe-line Gênes-Aigle prévoyait un prolongement en direction de Munich, par un tube de capacité de 6 millions de tonnes/an, construit par la « Sudöl für Erdölwirtschaft ». Pour le cas où ce projet n'aurait pu être exécuté, il avait été tout d'abord prévu de le remplacer par deux autres:

1*a*/ *Italie du Nord-Grisons-Liechtenstein-Munich* et

1*b*/ *Crémone-Munich.*

Les chemins de fer suisses et allemands ont étudié en commun la possibilité de se charger des transports au départ d'Aigle en direction de Munich, afin d'empêcher ou tout au moins retarder l'implantation du pipe-line projeté, jusqu'au moment où leur capacité de transport estimée à 4 millions de tonnes par an serait atteinte. Passé ce seuil, le prix de revient du transport par pipe-line est nettement inférieur à celui du rail qui devrait alors subir des agrandissements d'installations hors de proportion avec le rendement possible.

2/ Aujourd'hui, ces projets paraissent définitivement écartés. Ils ont été remplacés par l'oléoduc *Gênes(-Munich)-Ingolstadt*,

destiné à approvisionner le sud de la Bavière et qui traversera les cantons suisses du Tessin, des Grisons et de Saint-Gall (par la Vallée du Rhin), ainsi que le Land

autrichien du Vorarlberg. Les conventions y relatives entre la Società Nazionale Metanodotti (SNAM) et ces petits Etats ont été signées dans le courant de l'automne 1960. La construction et l'exploitation de cette conduite sur territoire suisse ont été confiées à la société Oleodotto del Reno S.A. à Coire.

Un embranchement est prévu pour alimenter la région de Stuttgart.

2. PIPE-LINE VENISE-MUNICH-REGENSBURG

Peu d'éléments sont à l'heure actuelle connus sur ce projet qui a été examiné dans le cadre d'une étude portant sur la construction d'une autoroute Venise-Munich. Le tracé envisagé passerait par les Tauern et aboutirait à Munich, avec embranchement vers Regensburg (1).

2a/ Venise/Trieste-Vienne.

Ce projet est pour l'instant sans consistance. Il paraît oublier la production autrichienne et les importations du bassin danubien. A moins qu'il n'entrait dans les intentions de ses promoteurs d'établir une connexion avec le pipe-line soviétique dans la région de Pressburg pour faciliter l'accès du pétrole russe vers la Méditerranée.

3. PIPE-LINE STRASBOURG/KARLSRUHE-VERS LA BAVIÈRE

Destiné aux produits raffinés, ce projet se placerait en concurrent de celui qui était prévu au départ d'Aigle et devant ravitailler une raffinerie à Munich d'une capacité de 4 à 5 millions de tonnes.

Il paraît devoir être remplacé par un pipe-line alimentant les raffineries prévues par plusieurs sociétés pétrolières en Bavière et qui ne serait que le prolongement du tuyau Marseille-Strasbourg: longueur du nouveau tube: 250 km, diamètre: 55 cm, débit annuel initial de 4 millions de tonnes de brut de toutes provenances.

L'attitude du gouvernement du Land bavarois n'est, pour l'heure, pas encore clairement définie. Néanmoins, les groupes internationaux ont déjà pris certaines dispositions: n'ont-ils pas décidé qu'à partir de janvier 1960, un prix unique serait instauré pour l'ensemble du territoire de l'Allemagne fédérale, assorti d'une baisse de 4 pfennigs? (63 à 59.)

Cette mesure, qui tendrait à concurrencer le projet italo-suisse, viserait également à regagner le terrain perdu au profit des distributeurs « hors-trust » qui pratiquent en Bavière un prix de l'essence inférieur à celui des groupes (56 au lieu de 63 pfennigs).

Quelle sera l'issue de cette confrontation? Rien pour l'instant ne permet une prévision.

---

(1) Il semble que ce projet, mis sur pied par le groupe Bamabo, ait été finalement abandonné par suite de l'impossibilité, pour les pétroliers de plus de 10 000 tonnes, d'accoster à Venise. « Revue de la Navigation intérieure et rhénane », N° 21 du 10 décembre 1960, p. 847.

CHAPITRE III. LA COORDINATION DES TRANSPORTS EST-ELLE RÉALISABLE?

SECTION 1. QU'EST-CE QUE COORDONNER?...

I. Introduction

Qu'est-ce que la coordination? C'est la notion « qui s'applique à toutes les mesures tendant à organiser la concurrence entre moyens de transport. » Elle doit, ajoute M. Kapteyn, « favoriser le fonctionnement cohérent des modes de transport et aboutir à une répartition des transports qui soit la meilleure du point de vue économique. Les prix de revient jouent alors un rôle déterminant » (1).

« Coordonner les transports, c'est choisir les investissements et utiliser les moyens de la façon la plus avantageuse possible pour la collectivité » (2).

Il est possible de dire aussi que *coordonner*, c'est créer les conditions favorables à une coopération féconde entre tous les secteurs de transport au service de l'usager, mais dans le cadre du coût économique et social le plus favorable à la collectivité. C'est, d'une manière plus large, créer un ordre vivant où ces modes ne s'affronteraient plus dans un esprit de rivalité stérile et onéreuse, mais placeraient leurs ressources particulières en commun. C'est, en définitive, permettre à chacun des moyens de contribuer, en harmonie avec l'économie générale des transports, à un développement prospère de l'économie européenne dans son ensemble.

Le Traité de Rome instituant la Communauté économique européenne résume ce programme idéal en prévoyant que les Etats membres en poursuivent les objectifs dans le cadre d'une politique commune des transports (art. 74). Seulement, le traité ne définit pas avec précision le contenu de cette politique commune des transports. L'élaboration de celle-ci sera une œuvre difficile et de longue haleine, malgré la conviction de chaque Etat de trouver une solution prochaine aux problèmes de coordination, les conditions actuelles de concurrence entre les divers modes de transport mettant une gêne au bon fonctionnement du Marché commun.

La question est complexe et toutes les organisations qui l'ont abordée l'ont appris à leurs dépens. En effet, malgré de méritoires efforts, elles n'ont pu résoudre de manière satisfaisante cet épineux problème.

Même la CECA, limitée à un marché comme celui du charbon et de l'acier, n'a pu aboutir dans les délais à harmoniser les prix et les conditions de transport

---

(1) Rapport KAPTEYN, op. cit., p. 25.
(2) ECE, Comité des Transports Intérieurs: *La coordination des transports*. Doc. W/Trans/247, 10 juin 1958, p. 1.

à l'intérieur des chemins de fer, mode pourtant réputé accessible, relativement aux autres.

Si cette harmonisation tarifaire a échoué, c'est, paraît-il, dû aux nombreuses incidences qu'elle exerçait sur le transport des autres produits. Toutefois, la mise en place du Marché commun, étendant à toutes les marchandises les règles appelées à faciliter les échanges, n'a encore guère contribué à faire avancer la solution du problème.

Quant à la coordination, elle ne sera que partiellement amorcée, même si chacun des modes de transport devait se rallier à la réglementation commune comportant prix et conditions de transport harmonisés — dans le sens du paragraphe 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires. — En effet, il restera encore à définir les mécanismes aptes à articuler entre elles les différentes solutions prises dans chaque branche individuellement.

II. La coordination: origines de son héritage actuel

A. LE CHEMIN DE FER

1. QUELQUES RAPPELS

Dès son entrée en lice, le chemin de fer s'arrogea rapidement un monopole de fait, la faiblesse des transports routiers, à l'époque, ne pouvant constituer une concurrence dangereuse, notamment sur les grandes distances. Par rapport à la voie d'eau, il s'arrogea même un monopole absolu dans de nombreuses régions.

De plus, comme le relève le rapport Kapteyn (1), « contrairement à la voie d'eau et à la route, qui peuvent être utilisées par des entreprises concurrentes, on peut difficilement faire servir une même voie ferrée à deux ou plusieurs concurrents, tandis que la pose de voies parallèles conduirait presque toujours à un grave gaspillage de capitaux ». Le chemin de fer jouit ainsi d'un caractère de monopole même à l'intérieur de son exploitation.

Une telle situation pouvant conduire à des abus vis-à-vis du public, l'Etat s'interposa très tôt, à une époque où pourtant il évitait d'intervenir dans les autres secteurs économiques, pour protéger les usagers en réglementant d'une manière stricte les administrations ferroviaires. Il tenait également à ce qu'elles ne s'inspirassent point exclusivement de considérations purement commerciales. C'est pourquoi il leur imposa deux obligations majeures: celle de transporter et celle d'avoir des tarifs soumis à homologation préalable et publication.

C'est ainsi que se développa la notion de service public attachée aux chemins de fer et la règle d'user des tarifs comme d'un instrument pour la politique sociale et économique des gouvernements.

---

(1) Op. cit., p. 13.

2. OBLIGATIONS DES RÉSEAUX

Les chemins de fer se virent donc imposer diverses sujétions dérivant de leur mission d'entreprise publique ou de la politique des transports de l'Etat, dont certes ils ne songèrent pas à s'exonérer, mais qui se traduisent, aujourd'hui encore, par des charges qui, dans bien des pays, déséquilibrent leur situation financière et affectent leur capacité concurrentielle.

Ils estiment qu'un traitement moins discriminatoire, qui tienne compte que leur statut de monopole est actuellement périmé, suffirait à leur rendre la santé économique. De quelles charges se plaignent-ils d'être affectés dont les autres modes seraient dispensés?

a) *les dépenses d'infrastructure*, que les chemins de fer doivent assumer, dans la mesure où elles ne sont pas supportées par les autres modes de transport (1);

b) les *dépenses d'installations communes* avec les autres modes de transport, le partage des frais de construction, d'entretien et de gardiennage étant déclaré inéquitable;

c) les *dépenses particulières, au titre de la reconstruction* à la suite de dommages de guerre, par exemple. Non seulement, dans un grand nombre de cas, le chemin de fer les assuma, et les assume encore, mais elles provoquèrent des retards de renouvellement, de modernisation et d'investissement qui doivent aujourd'hui être rattrapés, mais à des prix majorés par rapport à ceux qui étaient valables à l'époque où ces travaux eussent dû être normalement exécutés;

d) les *dépenses salariales*, dans la mesure où elles ne correspondent pas à celles commandées par la gestion rationnelle de l'entreprise: il était assez fréquent, à la suite d'un acte d'autorité des pouvoirs publics, que les chemins de fer dussent recruter du personnel au-delà des nécessités d'exploitation, ou maintenir en service des effectifs qui eussent dû être licenciés faute d'emploi. D'une façon générale, les chemins de fer furent astreints à appliquer une législation sociale plus stricte que celle imposée aux entreprises concurrentes;

e) *les dépenses de retraites et de pensions:* que ce soit à la suite de la modernisation des réseaux, d'un accroissement de la productivité ou d'une baisse générale de l'activité, les mesures de licenciement qui en résultaient, lorsqu'elles étaient appliquées, étaient adoucies par une mise à la retraite prématurée, si bien que les charges supportées n'étaient pas dues à des différences — soit de taux ou de limites d'âge — entre le régime de retraite général et celui en vigueur chez les cheminots, mais à un excès de retraités causé par la réduction des effectifs;

f) la conception *des tarifs:* comme ils sont un instrument de la politique des transports de l'Etat, ils ne sont pas toujours le fidèle reflet du prix de revient. Il en est ainsi pour certains services commandés par des besoins d'ordre public: prestations militaires, postales, etc., ou pour des réductions tarifaires accordées à certaines catégories de personnes (étudiants, ouvriers, anciens combattants, etc.) ou de produits. En outre,

---

(1) UIC: *Le problème de la situation financière des chemins de fer*. Edition d'octobre 1957, p. 26.

g) l'*obligation d'exploiter et de transporter*, impliquant la nécessité de maintenir une ligne en service, sans égard aux recettes, ou de disposer de matériels en suffisance pour assurer les trafics de pointe ou répondre à certaines nécessités stratégiques, met le chemin de fer en présence de tâches pour lesquelles il s'estime insuffisamment rémunéré.

Dans la mesure où le chemin de fer, grâce à son monopole, pouvait faire jouer la règle de péréquation permettant de compenser

— par des taxes de transport au-dessus du prix de revient — dès qu'il s'agissait de marchandises de grande valeur — celles qui devaient être fixées au-dessous de ce prix de revient pour les produits de faible valeur;

— par le trafic des lignes à fort rendement, l'insuffisance de recettes tirées des lignes à faible trafic;

le système tarifaire, tel qu'il était conçu, était commercialement justifiable.

En effet, la dégressivité, qui permet de réduire les distances tarifaires, et le système de taxation ad valorem favorisent en tout lieu l'implantation d'industries transformatrices de matières premières. Ces mesures alliées au nivellement des diversités d'ordre topographique, non seulement satisfont aux nécessités d'un développement économique de toutes les régions d'un pays, mais accroissent encore les possibilités d'expansion du chemin de fer.

L'agriculture elle-même a connu un heureux développement grâce aux tarifs sous-taxés par application du principe *ad valorem* qui élargissaient ses possibilités d'écoulement.

Dans l'intervalle, la route a enregistré un essor considérable, tout comme l'aviation. Le pipe-line, à son tour, s'inscrit dans le débat. Quant au chemin de fer, son monopole s'est progressivement effrité sous l'assaut conjugué des autres techniques de transport, sans qu'il ait pu se défaire, à proportion, des charges et obligations qui pèsent sur son exploitation.

B. LA ROUTE

Dans les années qui suivirent la première guerre mondiale, les transports routiers se concevaient encore comme un prolongement du rail; ils étendaient la zone d'influence de ce dernier et lui servaient d'affluents, grâce aux correspondances assurées dans certaines localités collectrices des trafics régionaux.

Avec l'utilisation rationnelle du moteur à explosion, ils revendiquèrent, à nouveau, leur place comme moyen de transport indépendant. Ils entendaient s'affranchir de la tutelle ferroviaire et gagner leur émancipation à la mesure des possibilités prodigieuses offertes par l'industrie automobile. Leur ambition pouvait aussi s'appuyer sur cette souplesse d'exploitation qui leur permet, mieux que pour le rail ou la voie d'eau, d'offrir des services individualisés.

Au début, faute de réglementation, toute personne pouvait s'improviser transporteur sur route et exploiter chaque relation de son choix; ainsi, la concurrence s'engagea d'abord entre transporteurs routiers.

Mais avec une production de véhicules automobiles sans cesse stimulée par une technique en rapide évolution, la lutte s'étendit: les chemins de fer durent à leur tour affronter l'agressivité des routiers. La concurrence s'accentua encore pendant la période de grande récession économique des années 1930. Cette crise eut pour effet de redistribuer le trafic existant à un rythme plus élevé que si l'on se fût trouvé en période de conjoncture normale.

On vit alors naître le long des voies ferrées à grand trafic, des lignes routières presque parallèles qui, à des prix moins élevés, accaparaient les transports intéressants et offraient des horaires avantageux. L'existence du tarif kilométrique uniforme et surtout de la tarification *ad valorem* ne pouvaient que favoriser de telles pratiques. Pendant ce temps, le chemin de fer continuait à devoir assurer ses tâches de service public, malgré des frais fixes inchangés et des recettes fortement diminuées.

C. LA VOIE NAVIGABLE

Son aptitude à transporter les marchandises en vrac et en grandes quantités, à être particulièrement bon marché sur les longs parcours, a permis à la voie d'eau — et surtout au canal moins lié à la géographie — d'être d'emblée un sérieux concurrent de la route. Mais comme cette dernière, parce qu'elle était ouverte à tous ceux qui voulaient faire métier de transporteurs, elle connut la rivalité à la fois sur le front intérieur et extérieur.

Cependant la concurrence, vers le milieu du siècle dernier, se déplaça sur un autre terrain: celui de la voie ferrée. Après une période initiale où le chemin de fer faillit éliminer la navigation fluviale, celle-ci connut un essor inespéré grâce à la part de trafic nouveau qu'elle tira du développement industriel engendré par la venue du rail.

Lancé, le chemin de fer entendait bien ne pas limiter sa fonction à celle qui eût pu le faire servir de trait d'union entre deux voies d'eau; il s'installa dans les zones géographiques où la batellerie artisanale jouissait pourtant d'un privilège naturel.

Mais pas officiel; en effet, la Commission centrale du Rhin, instituée par la Convention de Mannheim de 1868 qui proclame la liberté de navigation et l'égalité de traitement entre les différents pavillons, n'a jamais eu à connaître des problèmes de concurrence, son statut le lui interdisant. Bien qu'organe de coordination, elle est privée de tout pouvoir exécutif qui demeure confié aux gouvernements. Conséquemment, elle n'était pas habilitée pour procéder à des comparaisons entre les tarifs pratiqués par les chemins de fer et les transporteurs fluviaux, ni à se prononcer sur des programmes d'investissements.

Ainsi les chemins de fer purent s'implanter dans des régions traditionnellement soumises à la navigation fluviale et lui disputer son trafic. Ces derniers temps, le pipe-line est venu se poser en concurrent sur le marché des transports et la réconciliation ne doit plus être recherchée avec les chemins de fer seulement, mais avec ce nouveau mode qui enlève à la batellerie spécialisée une part importante de ses transports et modifie les courants classiques du charbon dont le tonnage est essentiel pour la voie d'eau.

D. CONCLUSION

Ce rapide coup d'œil sur la manière dont les conditions de concurrence ont évolué, laisse déjà entrevoir les nombreuses difficultés qui ne manqueront pas de surgir lorsqu'il s'agira de concilier les points de vue représentés par les différents modes en présence.

Les inconvénients nés de la multiplicité des régimes que l'on tente de faire coexister, prennent leurs sources dans les abondantes réglementations inspirées davantage par les nécessités du moment que par une politique réfléchie, engageant l'avenir d'une manière durable. Il s'en est suivi des excès de croissance dans certaines régions, alors que d'autres se plaignent d'être délaissées. La concurrence a été mal engagée et la stabilité des entreprises de transport s'en est ressentie.

Il eût peut-être mieux valu que celles-ci assumassent pleinement les risques financiers découlant de leurs opérations, même si certains secteurs eussent été freinés dans leur expansion. Les pouvoirs publics, voyant que les recettes des transports ne couvraient pas les dépenses engagées, plutôt que de recourir à des palliatifs, auraient pu d'emblée se mettre en quête de la solution intégrant les transports dans une politique d'ensemble qui veut une expansion générale aussi élevée que possible et étalée sur une période suffisante, en recherchant le moyen qui assurerait pour chaque unité transportée — personne, marchandise — le coût le moins onéreux pour la collectivité.

III. Solutions traditionnelles de coordination

Parce qu'une concurrence déraisonnable entraînait d'inutiles dépenses d'énergie et d'argent, des solutions d'entente, en vue d'assainir la compétition, intervinrent de bonne heure: le régime des corporations, au Moyen-Age déjà, avait facilité la constitution d'associations: celles des « Marchands navigateurs sur la Loire » ou « La Hanse des Marchands de l'eau à Paris », par exemple.

Mais aussi parce qu'elle engendrait des désordres économiques, les gouvernements s'ils n'imposèrent pas, du moins encouragèrent souvent une certaine organisation des professions de transporteurs routiers ou fluviaux.

Les *ententes professionnelles*, à l'intérieur d'une même branche, sont encore nombreuses. Celles qui réunissent deux branches différentes, en revanche, sont plus rares. La Suisse a connu de telles tentatives avant 1939, entre le rail et la route, mais que le peuple rejeta (1). Plus récemment, un accord de caractère cartellaire a groupé, de 1952 à 1960, les transporteurs et les principaux usagers. Le Second Empire, pour sa part, avait imaginé de régler la question de la concurrence, en réduisant les crédits accordés à la construction des canaux pour

(1) Un exemple: l'entente intervenue en 1933 entre les délégués des entreprises de transport ferroviaires et routières, visant à un partage du trafic, le transport des marchandises et des animaux à l'intérieur d'une zone ne dépassant pas 30 km au total, étant attribué aux bénéficiaires de la concession.

Loi réglant le transport de marchandises et d'animaux sur la voie publique au moyen de véhicules automobiles du 18 septembre 1934, rejetée par le peuple le 5 mai 1935. Cf. A. Paillard, op. cit., p. 227.

accélérer l'extension du réseau ferroviaire tout en concessionnant certains canaux à des compagnies de chemin de fer.

Plus près de nous, diverses mesures ont été adoptées pour ordonner les transports. On a confié à un transporteur déjà établi une sorte de *monopole* défini par une aire géographique, à charge pour lui de ventiler le trafic selon les meilleures techniques en présence, celles-ci, liées contractuellement, recevant alors un statut de sous-traitants. D'ailleurs, même en cas de monopole, les entreprises concessionnaires demeurent exposées à la concurrence des moyens privés individuels de déplacement. D'une manière moins autoritaire, on a essayé de régler une compétition en décidant par le jeu des *plans de transport*, d'attribuer des lignes régulières à des entreprises déjà existantes. Ceci vaut surtout pour le trafic-voyageurs.

En service marchandises, des conventions furent conclues, connues sous le nom de *traités de partage*, dont le but était de répartir les transports entre itinéraires concurrents, les attributions pouvant se faire en nature ou en argent, selon des clés établies d'après les circonstances particulières du lieu et du moment (1).

Quant au *concessionnement*, il vise à limiter, par voie administrative, essentiellement l'offre de transport routier. Un tel système a provoqué des abus, les licences n'étant souvent délivrées qu'assorties de diverses restrictions. De plus, comme elles constituaient parfois de véritables rentes de situation en faveur de leurs titulaires, ceux-ci n'hésitaient pas à les négocier avec profit (2).

Sans agir directement sur le trafic lui-même, il est possible d'atténuer les excès de la concurrence soit en faisant intervenir les tarifs, soit en recherchant une égalisation des charges par voie fiscale.

Il suffit alors, dans la première variante, d'étendre le *contrôle tarifaire* à d'autres modes. C'est le cas pour les frets intérieurs de la navigation fluviale, dont la réglementation offre, entre autres conséquences, une certaine protection au batelier-artisan contre les interventions d'entreprises mieux organisées. Le trafic routier allemand connaît des prescriptions tarifaires voisines de celles de la voie ferrée.

Quant à l'*égalisation des charges par voie fiscale*, elle vise essentiellement à faire supporter au mode utilisateur, les frais qui découlent de la construction et de l'entretien de l'infrastructure. Son but est donc, en obligeant tous les moyens de transport — et non seulement le chemin de fer — à pourvoir aux charges d'infrastructure, de rapprocher les pénalités qui doivent affecter tout transport au départ déjà.

Toutes ces réglementations n'ont apporté que des solutions provisoires, partielles, insatisfaisantes pour ceux même qu'elles voulaient favoriser. On a toujours eu quelque peine à pénétrer jusqu'aux racines du malaise, par crainte d'abord, des réactions que ne manquerait pas de provoquer un traitement adéquat du problème de la coordination, ensuite, parce que l'information concernant l'offre et la demande de transports était à ce point déficiente — elle le demeure encore —

---

(1) Sur le plan international, l'accord signé en avril 1939 entre les compagnies de navigation sur le Rhin et les quatre compagnies ferroviaires intéressées au trafic de transit en provenance ou à destination de la Suisse, distribua les transports en définissant ce qui était réservé à la voie d'eau, au chemin de fer, et ce qui demeurait libre, à la condition que fussent respectés les écarts de prix existants entre ces deux modes fondamentaux.

(2) Le système des certificats de déchirage limite la flotte française intérieure à 10 000 bateaux.

qu'elle faussait d'emblée les critères d'appréciation et ne pouvait souvent conduire qu'à des insuccès. L'effet d'usure exercé par le temps s'est ici également manifesté: les mesures prises se sont progressivement édulcorées, sans que les pouvoirs publics aient toujours réagi au moment opportun et avec suffisamment de vigueur.

IV. La coordination: préalables...

S'il pouvait être déféré à tous les vœux exprimés, l'entente serait encore loin d'être réalisée. En effet, rares sont les conditions mises par certains avant tout accord, qui ne soient pas jugées par d'autres comme inacceptables. De plus, les intérêts en présence ne font pas qu'opposer les transporteurs entre eux, mais ils entraînent encore les usagers et les pouvoirs publics dans le débat. Si bien qu'il faut un rude démêloir pour s'attaquer à l'écheveau d'arguments et de propositions jeté dans la discussion.

1. PROPOSITIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

En proclamant la *liberté de choix* de l'usager, les chemins de fer ne manquent pas d'ajouter que ce choix doit être orienté vers le mode de transport offrant le moindre coût économique (1). Cette orientation serait facilitée si les pouvoirs publics les déliaient des entraves mises à l'exercice de leur état. La disparition de fait de leurs privilèges de monopoleurs pourrait être consacrée par la mesure qui leur accorderait, pour commencer, la liberté commerciale. Cette élévation à l'indépendance ne trahirait pas leur mission d'entreprise publique; elle leur donnerait la faculté d'en adapter les obligations au gré des nécessités. Les chemins de fer retrouveraient ainsi leur pleine capacité concurrentielle.

En revendiquant la *liberté commerciale*, les chemins de fer entendent que soient décrétés:

— le retour à la liberté tarifaire et donc

— la fermeture des lignes non rentables, ou leur réduction, ou encore la possibilité de recourir à la technique automobile — sous conditions précises —,

---

(1) Ils souscrivent au principe précisé par le Comité des Transports Intérieurs à Genève: « L'usager doit jouir de la liberté du choix du mode de transport dans le cadre des moyens fournis par l'ensemble d'un système de transports sain et exempt de tout monopole ou de toute situation de fait équivalant à un monopole, exception faite des cas où la nature ou l'importance du trafic ne permettrait pas à plusieurs modes de transport d'assurer une exploitation dans des conditions économiques. »

En outre, ils se réfèrent à la définition donnée par ce même Comité utilisant la terminologie de « coût économique et social » dans sa résolution N° 163 du 15 janvier 1954: « Le Comité... estime qu'il s'agit de rechercher les éléments d'une politique tendant à l'utilisation des moyens de transport entraînant, pour la collectivité, le coût économique et social minimum; ce coût comprend le coût économique et social afférent aux opérations de transport proprement dites et aux opérations accessoires et doit tenir compte des avantages et inconvénients éventuels que comporte pour la collectivité l'utilisation de tel ou tel moyen de transport;

» précise que, par coût économique et social afférent aux opérations de transport proprement dites et aux opérations accessoires, il faut entendre la somme des coûts réels pour la communauté de tous les facteurs de production utilisés pour effectuer le déplacement complet des personnes ou des choses en cause. »

UIC: *Le problème de la situation financière des chemins de fer*, Paris, édition d'octobre 1957, pp. 26 et 27.

non seulement pour remplacer la voie ferrée déficitaire, mais pour prolonger au-delà de l'infrastructure ferroviaire, le trafic que celle-ci accueille ou restitue.

Une telle émancipation implique qu'ils demeurent seuls responsables de la bonne marche de leurs affaires, qu'ils ne sollicitent aucune aide extérieure et qu'ils introduisent tout procédé de nature à assurer un accroissement ininterrompu de la productivité.

Dans leur compétition avec les autres modes de transport, quelle est l'attitude des chemins de fer?

2. LE CHEMIN DE FER FACE A LA ROUTE

Parce qu'il juge difficile — sans pour autant sous-estimer les possibilités de la route — de transférer sur celle-ci une part importante des charges qui lui incombent en tant qu'entreprise publique, le chemin de fer estime que par une action dans d'autres domaines, il est possible d'obtenir un alignement à peu près satisfaisant des « conditions de base »:

1/ L'usager routier devrait supporter intégralement les frais d'infrastructure, selon une règle de répartition d'après les catégories de véhicules, dont l'application ne devrait plus, de nos jours, soulever d'objections majeures, et dans la mesure encore où la circulation automobile est seule à profiter de son infrastructure.

2/ Il y aurait lieu d'aménager les taxes sur les véhicules diesel pour couvrir leurs dépenses directes d'infrastructure et les frais généraux, ainsi que celles de petits camions équipés de moteurs à essence et affectés aux parcours terminaux qui paient probablement plus que leurs charges directes d'infrastructure, afin qu'il n'en résulte pas pour le chemin de fer une concurrence inégale avec le transport lourd et un coût élevé du transport combiné.

3/ Tant que le trafic routier concurrent n'est pas régi par des tarifs publiés et homologués, le chemin de fer revendique la même liberté tarifaire.

4/ Il ne devrait pas y avoir d'application distincte en matière de législation du travail, ni d'inégalité créée par les gouvernements lorsqu'ils se servent du transport par chemin de fer pour exercer un contrôle sévère sur les usagers en matière fiscale et douanière.

5/ Malgré la multiplicité des entreprises, il devrait être possible d'obtenir un plus grand respect des limites de charges, du transport des matières dangereuses, etc...

6/ Quant à l'*obligation d'exploiter*, elle pourrait être assouplie en permettant au chemin de fer d'adapter la consistance de ses réseaux avec la fermeture ou l'exploitation réduite de certaines lignes secondaires, ou de certaines gares. L'*obligation de transporter* pourrait être sérieusement atténuée avec la liberté tarifaire, déjà.

Si ces dernières conditions recueillaient l'approbation des pouvoirs publics qui, en outre, interviendraient pour que les charges continuant à peser sur le chemin de fer fussent compensées financièrement (1) ou équitablement transférées à la route, les éléments pour une compétition à peu près saine seraient réunis.

3. LE CHEMIN DE FER FACE AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE

Les transports pour compte propre ou privé (2) sont généralement considérés comme entrant dans le cycle d'approvisionnement, de distribution et même de production d'une entreprise. Ils présentent de multiples avantages, parmi lesquels on peut citer:

— adaptation de la cadence des transports aux prévisions de la production, mais aussi adaptation du véhicule aux particularités physiques ou chimiques du produit livré;

— distribution de porte à porte, réduisant les risques de pertes ou d'avaries et permettant, de plus, des économies d'emballages;

---

(1) Une telle solution n'a pas la faveur de tous les milieux ferroviaires, car elle fait appel au contribuable et laisse subsister l'opinion que le chemin de fer est dans l'incapacité de subvenir à ses propres besoins sans le secours de l'Etat.

Il est vrai que rien n'est plus déplorable à la longue, pour le bon renom d'une entreprise, qu'une situation financière mal équilibrée, ou présentée comme telle.

(2) Il n'est pas sans intérêt, à cet égard, de reproduire le texte que voici de la définition du « transport de marchandises pour compte propre par Route et par Voies navigables » admise par le Comité des Transports Intérieurs de Genève et aussi — avec des réserves mineures — par la Chambre de Commerce Internationale:

« Un transport de marchandises est considéré comme transport pour compte propre lorsqu'il est effectué par une personne (physique ou morale),

a) avec des véhicules:
— soit lui appartenant,
— soit mis à sa disposition exclusive, pour des transports internes, dans les conditions prévues par les lois et règlements nationaux, lorsque ceux-ci autorisent cette mise à disposition ou, pour les transports internationaux, dans les conditions qui seraient prévues par les accords internationaux;

b) pour ses propres besoins* et pour le déplacement:
— soit de marchandises lui appartenant,
— soit de marchandises ne lui appartenant pas, mais qu'elle a vendues, achetées, prêtées, empruntées, données ou prises en location, produites, transformées ou réparées, à condition que le transport ne constitue qu'une opération accessoire. »

* La résolution N° 166 du 15 janvier 1954 du Comité des Transports Intérieurs précise que ces « propres besoins... comprennent les besoins commerciaux et industriels des entreprises intéressées ».

UIC: *Le problème de la situation financière des chemins de fer*, op. cit., p. 33.

Article 12 du projet de Règlement pris en exécution de l'article 79/3 du Traité de la CEE:

« Les dispositions de l'article 9 ne s'appliquent pas aux transports de marchandises effectuées par une entreprise pour ses propres besoins dans la mesure où les conditions ci-après sont remplies:
— les transports doivent être effectués avec des moyens de transport lui appartenant ou qu'elle a achetés à crédit et qui sont conduits par son propre personnel;
— le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble de l'activité de l'entreprise;
— les marchandises transportées doivent appartenir à cette entreprise ou avoir été vendues, achetées, prêtées, empruntées, données ou prises en location, produites, transformées ou réparées par elle;
— le transport doit servir à amener les marchandises vers l'entreprise ou à les expédier de cette entreprise ou bien à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit à les acheminer pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise. »

Cette définition est jugée comme discutable parce qu'elle laisse ouverte la question du transport effectué avec des véhicules en location.

Voir également le point de vue de la CNUT dans: Paris, Revue « Transports » N° 41, octobre 1959, p. 310

— attribution à l'équipe du véhicule de certaines fonctions commerciales ou techniques;

— publicité itinérante, etc.

— les considérations fiscales ont également leur importance.

Comme nous l'avons vu, le tonnage kilométrique total des transports privés est très important selon les pays (Italie, Danemark). Et, dans l'ensemble, il est plus considérable que celui pour compte d'autrui.

Les chemins de fer, sans préconiser une limitation de ces transports, à un rayon restreint au lieu de domiciliation du véhicule, estiment, néanmoins, que le transporteur pour compte propre, qui jouit d'une grande autonomie d'appréciation, est avantagé parce qu'il peut régler la capacité de son parc-véhicules sur les besoins qui lui garantissent une rentabilité optimale; ses arrières sont couverts puisqu'il a la faculté de recourir aux transports publics, dès que des pointes d'activité se présentent. Il y aurait donc lieu d'étudier une réglementation faisant participer le transporteur privé à la constitution de cette réserve dans le cadre d'une formule permettant de réaliser le coût minimum pour la collectivité. L'économie concurrentielle, sur la route notamment, tend à s'amenuiser. Il est indéniable que le transport professionnel prend de plus en plus la caractéristique d'une réserve de transports pour compte propre. Cette constatation soulève la suggestion d'une libération du transport professionnel de ses entraves fiscales ou une assimilation du transport pour compte propre à ce dernier.

Pour y parvenir, a-t-on dit, il suffirait d'user de la taxation fiscale pour que le transport, public ou privé, soit traité sur un pied d'égalité. La suggestion a également été faite d'une taxation spéciale grevant les transports pour compte propre, dans le dessein d'équilibrer les charges des autres secteurs de transport.

4. LE CHEMIN DE FER FACE AUX VOIES NAVIGABLES

La géographie et le cycle des saisons imposent à la voie d'eau, des servitudes qui n'affectent que peu la route ou le chemin de fer, et pas du tout le pipe-line.

Malgré ces pénalisations naturelles, le chemin de fer estime qu'il doit être possible d'imposer à la navigation fluviale certaines obligations, afin d'obtenir le coût économique le plus favorable pour la collectivité.

Il ne faut, toutefois, pas oublier que la batellerie n'est pas le seul utilisateur de son infrastructure. Cette dernière profite également aux riverains, elle sert à l'alimentation en eau de l'industrie et des populations, à la production d'énergie électrique, à la pêche, etc... La batellerie n'aurait donc qu'à payer les frais directement occasionnés, ainsi qu'une part des frais généraux. Le prix de revient des transports par eau devrait donc comprendre les frais d'infrastructure, dans la mesure où ils chargent le chemin de fer en ce qui le concerne.

D'une façon générale, l'Etat assumant les frais de construction et d'entretien de la voie d'eau et ne prélevant en échange que de modestes péages, les tarifs fluviaux disposent d'une capacité d'adaptation plus souple que ceux des chemins

de fer et conviennent ainsi au régime particulier de la navigation fluviale où les frets sont débattus de gré à gré.

De plus, par rapport au chemin de fer, la batellerie n'est pas soumise au principe de l'*égalité de traitement*, même là où existent des services réguliers desservant certaines relations à jours fixes. Les délais de livraison, par exemple, ne sont acceptés qu'avec la réserve qu'aucune gêne à la navigation (encombrement, variations des niveaux d'eau, etc.) ne vienne y mettre obstacle (1).

En outre, le batelier grâce à l'institution du « tour de rôle » ne comportant pas obligation de transporter et retirant à l'expéditeur la possibilité de choisir son transporteur, ne laisse souvent au client et à ses marchandises que la ressource d'une longue attente en période de forte activité.

La situation s'inverse pendant les périodes de basse conjoncture; la cale devient alors surabondante et le tonnage à transporter s'arrache. Comme celui-ci est limité par la force des choses, les frets s'effondrent sous l'action des sous-enchères que déclenchent les artisans, qui se bornent à veiller que leurs recettes couvrent les dépenses strictes d'exploitation (dépenses de conduite et d'énergie), et les armateurs disposant d'une flotte largement amortie.

Tandis que du côté ferroviaire, l'existence du parc de réserve n'a pratiquement aucune influence sur le niveau des tarifs en période creuse ou de simple ralentissement conjoncturel.

Quoi qu'il en soit et même si l'égalité des usagers devant les tarifs et les conditions de transport des chemins de fer est un dogme, la navigation estime qu'il est moins respecté dans le chemin de fer que chez elle, puisque les réseaux consentent des abattements considérables aux expéditeurs par grandes quantités ce qui défavorise les petites entreprises. Au contraire, les tarifs de la navigation sont à la tonne sans avantage notable pour les quantités (2).

En outre, la navigation fluviale estime que puisqu'il s'agit d'éliminer les éléments qui contribuent à fausser la concurrence, les réseaux ferroviaires, dans la mesure où ils s'en trouvent déchargés, devraient supporter les sommes nécessaires à la couverture des intérêts pour le capital investi, dont une certaine fraction à mettre au compte du trafic marchandises. Le même problème se trouve posé à propos de l'imposition fiscale.

Pour mettre fin à la controverse et afin d'orienter l'usager vers le choix le plus avantageux pour l'économie générale, le chemin de fer considère qu'il y aurait lieu d'ordonner la publication des tarifs fluviaux, leur homologation devant être néanmoins soumise au principe général de la coordination tarifaire.

---

(1) Voir également Armand Paillard, op, cit., pp. 89 ss.

(2) Pierre Brousse: *Les transports dans le Marché Commun.* « Revue du Marché Commun », N° 5, juillet-août 1958, p. 239.

« La Revue générale des chemins de fer » (janvier 1955): *La doctrine tarifaire de la Communauté*, p. 33, précise que la structure des frets contrôlés de la navigation se distingue sur certains points de celle des tarifs ferroviaires:

— « Ils sont fixés par *relation*, sans considération de la distance; cette souplesse est rendue possible par le nombre moins élevé des relations;

— » Ils sont peu *dégressifs*; en France, par exemple, les frets sont constitués par la somme d'une « constante » et de taxes de parcours indépendantes de la distance totale;

» Ils sont peu *différenciés*; la nature de la marchandise n'intervient que si elle introduit des sujétions de chargement ou un « creux » de tonnage;

— » Ils peuvent subir des *variations saisonnières*. »

5. LE CHEMIN DE FER FACE AU PIPE-LINE

A l'instar du chemin de fer, le pipe-line supporte ses propres charges d'infrastructure, alors que pour la route et la voie d'eau, elles sont assumées par les collectivités publiques. Mais là s'arrêtent les comparaisons, du fait que rien de définitif n'a encore été décidé, du côté des oléoducs, sur le plan de la potitique des transports par la plupart des pays européens; toutes les solutions demeurent ainsi possibles (1).

L'ordre du jour de la discussion qui abordera le problème de la coordination avec les pipe-lines portera, en priorité, sur la question de savoir si ce nouveau mode doit être intégré dans l'ordre général des transports (tel semble être le point de vue présenté par les chemins de fer), ou s'il s'agit d'un simple perfectionnement interne destiné à rendre plus rationnelle l'exploitation des sociétés intéressées.

Il existe une solution intermédiaire qui consisterait à faire endosser au pipeline la forme d'un transport pour compte propre, assorti d'un régime fiscal basé sur le fait que le tuyau dispute aux techniques traditionnelles une certaine part du trafic qu'elles assurent déjà, contribuant ainsi à enchérir le coût du transport des marchandises qui leur restent.

En cas d'adoption de ce point de vue, les conduites transportant l'eau ou le gaz, ou le brut des gisements pétrolifères aux points de transbordement, pourraient être exonérés de toute réglementation étatique.

Si la tendance favorable à une assimilation des autres pipe-lines au système général des transports devait l'emporter, il est à présumer que l'Etat soumettra toute implantation de ces conduites à l'octroi préalable d'une concession. La législation proposée en la matière par le Conseil fédéral suisse prévoit le régime de la concession. En France, où le législateur est intervenu par décret du 16 mai 1959, il est prévu que le pétitionnaire qui fait une demande de construction doit préciser, outre les données techniques, les caractéristiques économiques et financières, et justifier notamment, « au regard de l'économie générale, les principales dispositions adoptées ainsi que les conditions financières de transport prévues ».

Une telle disposition doit déterminer si le pipe-line est en mesure d'assurer le transport dans des conditions meilleures, du point de vue de l'économie générale, que les techniques classiques.

Si la concession est accordée, les sociétés pétrolières pourront se prévaloir du droit d'expropriation dans le cas où les transactions de gré à gré s'achopperaient à quelque difficulté. En effet, le recours à l'utilisation forcée leur paraît

---

(1) L'extension rapide qui caractérise les réseaux tubulaires a pris la plupart des gouvernements au dépourvu. Ils s'interrogent encore sur l'attitude à adopter.

A l'exception de l'Autriche, de la France et de l'Espagne, il n'existe dans aucun autre pays touché par la présente étude, de *dispositions législatives ou réglementaires po tant sur l'établissement ou l'exploitation des pipe-lines.*

Quant au *régime fiscal* applicable à leurs transports, à part les Pays-Bas et l'Italie qui ont décidé que ce régime serait identique quel que soit le mode de transport utilisé, bon nombre d'Etats ne connaissent aucune disposition d'ordre fiscal régissant cette question et certains autres, comme l'Allemagne et la France, ont introduit un régime différent de celui qui est appliqué aux moyens de transport classiques.

En ce qui concerne les *dispositions tarifaires* applicables aux transports par pipe-line, presque tous les Etats européens admettent — faute dans beaucoup de cas d'avoir eu le temps d'en décider autrement — que les prix soient fixés librement et sans obligation de publicité.

acquis. Cependant, les chemins de fer seraient plutôt d'avis que cette question fût réglée selon le droit privé exclusivement.

Qu'en est-il du projet de soumettre les pipe-lines aux obligations de service public et à l'homologation de leurs tarifs, de leur imposer un régime fiscal — identique ou différent de celui appliqué aux autres moyens de transport —?

Autant de questions auxquelles une solution adéquate du problème de la coordination devrait apporter une réponse satisfaisante. Mais d'autres surgissent immédiatement.

Faudra-t-il envisager une participation de l'Etat, afin de disposer, dans la place, d'un organe officiel contrôlant la gestion des pipe-lines? La construction des pipe-lines doit-elle être confiée aux chemins de fer ou ceux-ci peuvent-ils s'intéresser financièrement à des sociétés exploitantes? Peut-il être fait obligation aux pipe-lines d'utiliser le corps de la voie pour s'y implanter et procurer ainsi des recettes aux chemins de fer en compensation partielle du trafic perdu? Que répondre?...

UN DILEMME?...

Le parallèle confrontant les chemins de fer, entreprise publique, aux autres entreprises exploitées en la forme privée, montre combien variés sont les sujets sur lesquels l'entente devrait se faire. A la suite de ce premier examen, il ne paraît pas qu'il puisse y avoir de solutions de coordination satisfaisantes en dehors d'un transfert égalisateur des diverses charges et obligations affectant les chemins de fer sur les autres modes: sauf alors de libérer les chemins de fer de toutes les entraves qui les empêchent d'être exploités commercialement, comme ils le revendiquent. Mais qui les relèverait de leurs tâches de service public? Cette question a été diversement résolue selon les pays. Il est évident qu'il ne saurait y avoir de recette unique valable pour chaque réseau, alors que les conditions varient profondément d'un Etat à l'autre: densité de la population, crêtes journalières ou saisonnières de trafic, qui, à elles seules déjà, peuvent selon leur amplitude, contribuer à une exploitation financièrement favorable ou déficitaire du rail.

OU UNE SOLUTION ÉQUITABLE...

Les modes concurrents n'approuvent pas, du moins accueillent-ils avec réserve, la question de la liberté ferroviaire. Ils pensent que si elle était accordée dans le sens formulé par ses défenseurs, elle n'en déchargerait pas pour autant l'autorité publique des risques financiers qu'elle assume présentement, dans ce domaine.

Il est incontestable que revendiquer un régime de libre-concurrence, c'est accepter une égalité de traitement, légale, fiscale ou autre. C'est demander que toute subvention notamment soit supprimée. Il faut donc que disparaisse toute entreprise qui ne peut couvrir ses dépenses par ses propres recettes.

Seulement, alors même que tout le monde paraît se rallier à l'idée qu'il ne saurait y avoir de liberté économique qui ne soit fondée sur la notion de prix de revient et que celui-ci doit être le reflet le plus fidèle possible du coût économique, il faut, préalablement, à tout calcul valable, que soient acquises

— l'égalité fiscale et
— l'égalité en matière de charges d'infrastructure.

Mais l'*égalité fiscale* entre transporteurs est malaisée à obtenir par les différences de structure juridique et économique déjà qui caractérisent les diverses entreprises. Depuis la très grande administration publique, comme les chemins de fer, aux investissements considérables, à la multitude d'artisans routiers et bateliers qui n'ont besoin que de peu de capitaux, — abstraction faite des charges d'infrastructure — en passant par les entreprises d'une certaine importance que l'on retrouve surtout dans la navigation rhénane ou l'exploitation des pipe-lines, la marge des possibilités est fort étendue. Elle se complique encore dès qu'il s'agit d'y inclure la distinction entre transport pour compte propre et transport pour compte d'autrui.

Quant aux *charges d'infrastructure*, si les *chemins de fer* les assument en totalité, ils sont dans l'incapacité de les répartir fidèlement en fonction de chaque transport particulier.

Dans le *domaine routier*, ces charges ne peuvent être fondues dans la masse des transports effectués par un seul grand entrepreneur. Elles doivent, au contraire, être réparties sous la forme indirecte d'impôts sur le véhicule, le carburant ou le transport lui-même, entre de très nombreuses petites entreprises. A l'heure actuelle, nous sommes loin de la certitude que chaque transport routier est affecté de la part des charges effectives qui lui incombent, ni que celles-ci comprennent, en plus des dépenses d'entretien des routes, celles qui résultent de leur extension ou de leur modernisation.

Il en est de même en *navigation intérieure*, où la diversité des services rend difficile le calcul du péage à appliquer, pour que le prix de revient de chaque catégorie de transport corresponde au véritable coût économique.

Cette double égalité, une fois obtenue, le vœu de liberté ne sera pas pour autant accompli: il le sera pleinement lorsqu'on aura remboursé à certaines entreprises les charges qu'elles supportent mais qui n'entrent pas dans le coût économique du transport, et supprimé toute aide financière directe ou indirecte.

SECTION 2. LA COORDINATION: A L'ÉCHELON DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Les mesures de coordination arrêtées dans la plupart des pays n'ont pas apporté de réponse définitive à la solution recherchée. Différentes selon les Etats, par la force des choses, elles n'en poursuivaient pas moins, dans l'ensemble, le même objectif: celui de combler les déficits ferroviaires.

Mais jugées comme trop unilatérales, ces mesures furent désapprouvées par les transporteurs eux-mêmes qui, de surcroît, les qualifièrent même de mauvaises du point de vue de l'économie générale.

A partir du moment où la décision fut prise de réunir les marchés nationaux du charbon et de l'acier en un marché commun fondé sur la règle du « jeu normal de la concurrence », on pouvait espérer que les antagonismes s'atténueraient sous l'effet du principe demandant d'offrir aux utilisateurs placés dans des conditions comparables des conditions de prix comparables.

Ce principe ruinait la raison d'être des tarifs de soutien dont l'objet est de favoriser certains utilisateurs et contribuait, dans le cas où les pouvoirs publics exploitent le mode de transport en cause, à éviter que le déficit, qui en résulte souvent, ne soit comblé par l'ensemble des contribuables, ce qui s'oppose à une saine concurrence entre modes de transport.

Seulement, et bien qu'expressément décidée par le Traité de 1951 instituant la CECA qui prévoit l'« harmonisation des prix et des conditions de transports », la mesure visant à combattre toute pratique qui, par des procédés artificiels, faussait le jeu normal de la concurrence, n'enregistra que peu de progrès.

Pas plus d'ailleurs, que l'organisation des relations entre les modes de transport, qui ressortit au domaine de la « coordination » proprement dite, mais dont la réalisation reste confiée, par le Traité, aux gouvernements.

C'est ainsi que divers projets consacrés à cette question virent le jour ces dernières années, dont le but était d'aider les gouvernements dans cette tâche.

Après le premier plan Lemaire, ainsi désigné du nom de M. Maurice Lemaire, rapporteur de la Commission des transports à l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe, plan qui fut soumis aux gouvernements intéressés en 1952, mais qui n'eut aucune suite concrète, quelques autres suivirent. Mais c'est surtout le rapport Kapteyn (1) qui suscita les plus nombreuses controverses, mais aussi les plus flatteuses appréciations.

Le plan KAPTEYN

Dans une résolution proposée (2) à l'Assemblée commune qui l'adopta à l'unanimité, « les Gouvernements des Etats membres ont été invités à constituer une commission composée d'experts qui ne doivent être considérés ni comme représentants nationaux ni comme représentants d'intérêts de groupes, cette commission devant étudier la question de la coordination générale des transports et élaborer des propositions concrètes en vue de la solution de ce problème... » (voir p. 241).

Le rapport, qui consacre les travaux de cette commission, estime qu'une coordination rationnelle doit être conforme aux principes généraux du Traité, ainsi résumés:

---

(1) Rapport fait au nom de la Commission des transports sur la coordination des transports européens par M. Paul J. Kapteyn, rapporteur, novembre 1957, document N° 6, 1957-1958.

(2) Document N° 36, mai 1954-1955.

— le libre choix de l'usager,
— le coût global minimum de la production,
— les prix des transports et l'optimum économique,
— les palliatifs de l'hyperconcurrence.

Une coordination, fondée sur le libre choix de l'usager et sur le prix de revient réel en tant que base de calcul du prix du transport, permettrait d'éliminer les inconvénients d'une réglementation par les pouvoirs publics contraire, par ailleurs, à la politique générale adoptée par les Six.

Mais pour que les coûts de transport puissent devenir la base des prix demandés à l'usager, M. Kapteyn estime qu'il y a lieu:

— d'unifier le calcul du prix de revient, pour offrir des possibilités de comparaison en utilisant les coûts effectifs;
— d'éliminer certains coûts, afin que les dépenses étrangères aux nécessités de l'entreprise de transport et inégalement réparties ne viennent entraver une bonne gestion;
— de prendre, en revanche, en considération, tous les éléments des prix de revient et notamment les charges d'infrastructure d'après le principe déjà énoncé par Adam Smith qu'« une route doit être payée par ceux qui s'en servent et selon l'usage qu'ils en font » (1);
— enfin, d'harmoniser les charges imposées aux entreprises de transport par l'Etat ou d'autres pouvoirs publics.

Ainsi, partir du prix de revient comme base de la formation des prix, c'est définir une coordination qui rompe avec les systèmes tarifaires traditionnels: barème kilométrique uniforme, tarification ad valorem, tarifs spéciaux de concurrence et de soutien.

Seulement, une différenciation tarifaire en fonction du prix de revient, et le Rapport l'admet, n'ira pas sans entraîner des déplacements de trafic, ni un « renchérissement appréciable du transport ferroviaire dans les zones de desserte difficile ». Toutefois, M. Kapteyn fait confiance aux facultés d'adaptation de l'économie générale d'un pays — et a fortiori d'une Communauté — pourvu qu'on lui ménage les précautions transitoires nécessaires.

L'intérêt des transports européens étant d'être orienté « vers un marché des transports basé sur le prix de revient », l'*usager* ne pourra exercer son *libre choix* que s'il est renseigné sur les prix offerts. Or, cette faculté de choisir n'est possible que si les prix et conditions de transport de chacun des modes sont portés à sa connaissance; peu importe le procédé d'information, mais cela pourrait être une chambre d'affréteurs, par exemple, pour les transports routiers.

Cependant, pour éviter les abus de la concurrence, le Rapport conseille d'instituer un contrôle du marché par les pouvoirs publics. Ce contrôle devrait porter aussi bien sur la formation des frets que le respect de la publicité des prix et des conditions de transport, sans oublier les tarifs de soutien et de concurrence.

---

(1) « La Richesse des Nations », livre B, chapitre I, article 1.

De plus, si l'économie des pays devait connaître des fluctuations conjoncturelles assez fortes dans un sens ou dans l'autre, les mesures de contrôle pourraient aller jusqu'à une répartition autoritaire du trafic avec fixation de tarifs minima.

Abordant la question des *transports pour compte propre*, le Rapporteur est d'avis que le principe du libre choix implique pour l'utilisateur le droit d'effectuer des transports pour compte propre, mais à la condition qu'ils demeurent authentiques. D'autre part, cette catégorie de transports devra être soumise aux mêmes charges que les transports professionnels et contribuer au maintien d'une capacité de réserve que ceux-ci entretiennent.

L'organisation de contacts plus fréquents entre utilisateurs et transporteurs est préconisée, afin d'en arriver à une meilleure confrontation de l'offre et de la demande et, donc, à une notion de services plus conforme à l'intérêt de la collectivité.

Présumant que les *pipe-lines* demeureront exclusivement un mode de transport pour compte propre mais privé de la faculté de se constituer en concurrent pour le fret de retour, le Rapport propose, qu'à l'instar des transports professionnels, ils soient grevés des charges indépendantes des coûts d'infrastructure (impôts généraux et impôts sur les transports), afin que les autres modes ne subissent pas de distorsions.

Avant de discuter le problème institutionnel, il restait à montrer l'importance de la *coordination des investissements* « dont le but est de réaliser un système de transport permettant de satisfaire à tous les besoins de transport de la communauté aux moindres frais et à service égal ».

Les rapporteurs, tout en rendant hommage aux très utiles travaux préparatoires accomplis par la CEMT, suggèrent la création d'un fonds européen d'investissements, ou encore la mise à contribution éventuelle de la Banque d'investissement visée au Traité. De toute manière, ils souhaitent que les programmes d'investissements d'infrastructure — qui sont les plus importants — soient soumis à un organisme européen. (La CEMT d'ailleurs, en proposant ses services, entendait également, par cette procédure, prévenir tout investissement antiéconomique ou contraire au bon fonctionnement du Marché commun).

Raisons d'un échec...

Les plans Lemaire et Kapteyn, bien qu'unanimement approuvés par les organes européens, n'ont pas recueilli la même audience favorable auprès des divers gouvernements intéressés. Le sérieux de telles études ne pouvant objectivement être contesté, faut-il considérer que leur intervention fut quelque peu prématurée? ou présentaient-elles un aspect par trop théorique, voire même oublieux des tendances de l'économie moderne, se laissant mal concilier avec les nécessités pratiques?

Dans le cas du *rapport Kapteyn*, certains secteurs sont allés jusqu'à prétendre qu'adopter ses conclusions signifierait rendre au chemin de fer une

position privilégiée, que l'évolution des événements lui retire graduellement.

Les réactions sont surtout commandées par la crainte des changements dans les positions acquises, que pourrait entraîner l'adoption des mesures préconisées. La réprobation est particulièrement vive chez les transporteurs non réglementés, qui craignent que toute mesure restrictive ne ferait pas que léser leurs intérêts, mais créerait des conditions de concurrence anormales capables de fausser une répartition judicieuse du trafic au service de l'usager. En revanche, les chemins de fer considèrent d'abord, que le contingentement des moyens de transport « évite l'avilissement exagéré de certains tarifs et les excès d'investissements » (1), même si le contingentement ne peut être valablement retenu comme méthode de distribution du trafic. En outre, comme les principes tarifaires, parce qu'ils proclament « l'équilibre global des prix de transport avec les prix de revient complets » et déclarent « qu'en toute hypothèse, le tarif doit être au moins égal au coût variable correspondant », ne peuvent être que d'application générale, ils ne sauraient souffrir certaines exceptions sous peine de fausser la concurrence au profit de transporteurs jouissant de la structure tarifaire la plus souple et de provoquer une répartition irrationnelle du trafic. Il importe donc que tous les modes de transport disposent d'un degré de liberté tarifaire aussi voisin que possible, plutôt que d'un système fondé exclusivement sur le prix de revient, système qui ne peut être la seule base de référence pour déterminer les prix de transport.

Quant aux pouvoirs publics, ils partagent l'avis qu'une coordination établie sur de telles bases ne manquera pas de provoquer « certains déplacements de trafic qui soulèveront un problème économico-social et même un problème politique ». En effet, accepter par exemple une différenciation tarifaire en fonction des prix de revient et appliquer cette mesure par relation, c'est supprimer à peu près toute péréquation géographique et admettre que les tarifs ne puissent plus servir d'instrument à la politique économique et sociale des gouvernements (2).

En présence de cette manière nouvelle de résoudre les problèmes de transport, les gouvernements hésitent, leur attachement aux aspects particuliers de leur économie nationale demeurant encore très vifs. Mais faut-il craindre les mesures qui tendent à supprimer les tarifs discriminatoires dont les conséquences générales sont de transférer les revenus du groupe défavorisé vers le groupe favorisé et de développer d'une façon anormale l'activité de ce dernier? (3) La mesure qui vise

---

(1) « La coordination des transports dans la Communauté économique européenne. Le point de vue des administrations ferroviaires des pays associés dans la Communauté ». Bruxelles, décembre 1959, p. 121.

(2) En effet, « la dégressivité des barèmes et la relativité des tarifs ferroviaires sont devenues avec le temps de plus en plus influencées par le désir des gouvernements d'utiliser les tarifs pour réaliser une péréquation entre les diverses régions de leurs territoires, ainsi qu'entre les diverses activités économiques et les diverses catégories de population ». ECE/CTI: *La coordination des transports*. Document W/TRANS/247, 10 juin 1958, p. 6.

(3) « On doit se demander si, indépendamment de ses conséquences pour la coordination des transports, la péréquation réalisée par les tarifs ferroviaires est toujours heureuse du seul point de vue de l'économie générale et ne se tourne pas parfois contre son but; c'est ainsi qu'en pénalisant le transport des produits fabriqués, la tarification *ad valorem* semble bien avoir facilité l'implantation des industries transformatrices près des grands centres de consommation, au lieu d'être toujours un facteur de décentralisation comme le pensaient ses protagonistes. »
ECE/CTI, op. cit., p. 6.

à supprimer la pratique des prix différents pour des transactions comparables ne vise pas à égaliser les conditions de concurrence (1), sinon qu'à les rendre compatibles avec les nouvelles dispositions du Marché commun.

Quel est l'accueil fait à la proposition Kapteyn de publier les tarifs et d'en contrôler le respect?

C'est dans le dessein d'assurer le libre choix de l'usager et un fonctionnement harmonieux du Marché commun, que le Rapport préconise la publicité des prix et des conditions de transport par tous les transporteurs et l'établissement d'un contrôle, afin d'éviter tout abus. Cette publicité doit empêcher, en outre, qu'une concurrence ruineuse ne s'instaure sur le marché des transports.

Sauf quelques exceptions, cette publicité tarifaire est réalisée par les chemins de fer et pourrait l'être sans grandes difficultés pour les transports par eau grâce à la présence des bourses d'affrètement. Quant aux transports routiers, en dehors de l'Allemagne et des Pays-Bas, la plupart des pays n'ont introduit aucune réglementation sur la publicité des prix et conditions de transport du trafic marchandises, tant en trafic international qu'intérieur (2).

On craint généralement que l'obligation de publicité ne conduise, à la longue, à une rigidité dans la formation des prix sur le marché des transports. Accepter une telle concession conduirait à renoncer à l'élaboration future d'un marché commun construit selon le principe qu'il convient d'abandonner la formation des prix, au sein de ce marché, à ce marché lui-même, c'est-à-dire à la confrontation de l'offre et de la demande. Sans vouloir contester l'intérêt, pour les chargeurs, d'être informés, à tout moment, sur l'ensemble des prix de transports, condition préalable pour un juste choix du moyen de transport, le professeur C. J. Oort (3) estime que « le système de tarifs publiés ne constitue d'ailleurs pas le seul moyen d'y parvenir, car il est au moins aussi important de pouvoir adapter les prix de transport, si possible rapidement, aux conditions données de l'offre et de la demande; cela ne peut s'accorder avec une obligation de publication et de respect des tarifs; il faut de préférence utiliser d'autres moyens afin d'assurer une transparence suffisante du marché ».

Quant au chemin de fer en particulier, il estime que même si la publicité intégrale des prix de transport pour la route et la voie d'eau était adoptée, elle serait encore insuffisante pour emporter son adhésion et l'inciter à publier les

---

(1) « L'inégalité des circonstances naturelles (extérieures et internes) de la concurrence conduit les entreprises à des profits inégaux, pouvant aller jusqu'à la disparition de certaines d'entre elles; mais cette supériorité des entreprises mieux placées et mieux gérées est conforme à l'intérêt, et peut seule amener la concurrence à promouvoir l'optimum parétien. » *La doctrine tarifaire de la Communauté*, « Revue générale des chemins de fer », janvier 1955, pp. 27/28.

(2) La France annonce l'application de tarifs routiers obligatoires à partir du 1er juillet 1961. Sont exclus de la tarification, un certain nombre de produits agricoles et de denrées alimentaires (ceux en particulier utilisés pour le calcul du SMIG) et les charbons et les ferrailles soumis à l'égalité de traitement prévue par le Traité de la CECA. On compte, d'autre part, assainir et simplifier l'organisation commerciale du transport routier à partir des « bureaux de fret ».

(3) Cité par B. Udink: *Les perspectives du Marché européen des transports*. « Revue de la navigation intérieure et rhénane, N° 22 du 25 décembre 1960, p. 881.

accords privés conclus avec ses usagers. Il ne pourrait souscrire à une telle mesure que si elle était précédée d'une égalisation satisfaisante des conditions de départ entre les modes de transport en présence et d'une liberté tarifaire identique à celle des autres techniques. En outre, il y aurait lieu de prévoir des mesures assurant un contrôle efficace.

D'autre part, estiment certains organismes, si aux Etats-Unis il est d'usage courant qu'une entreprise publie ses prix, salaires et autres données, de telles pratiques sont, en revanche, moins connues en Europe. « Il s'ensuit que le dépôt des barèmes de transport rendu obligatoire auprès d'un organisme tel que l'ICC et leur mise à la disposition du public suscitent de sérieuses réserves de certains usagers... » En outre, « le Traité instituant la CEE ne prévoyant d'ailleurs explicitement aucune obligation de publier les prix de transport, l'essentiel est, à leur avis, d'éviter toute tarification autoritaire et rigide qui éloignerait des véritables prix de revient » (1).

De telles réserves, ajoutées aux réticences venant des transporteurs eux-mêmes, n'étaient point faites pour faciliter la mise en œuvre d'une politique basée sur la publicité intégrale des prix de transport. Mais alors, ces mêmes utilisateurs qui défendent le principe de leur libre choix, comment pensent-ils, sans publicité, pouvoir choisir dans la gamme des services de transport qui leur est présentée, celui des services qui leur paraît le plus avantageux, ou d'apprécier le niveau des prix des accords éventuels? De plus, si la publication des tarifs et conditions de transport est rejetée, on peut se demander comment il sera possible d'empêcher que les effets progressifs du désarmement douanier ne se trouvent annihilés par les tarifs des transports?

C'est pourquoi il paraissait essentiel à la Commission Kapteyn, afin de « veiller à ce que les conditions du marché ne se cristallisent ou ne dégénèrent en concurrence ruineuse », d'instaurer le principe de la publicité des tarifs qui seul peut garantir le choix de l'utilisateur, et le contrôle du marché.

Pour ces raisons, et d'autres encore qui n'ont pas toutes été rendues publiques, le Rapport Kapteyn qui pose pourtant « la transcendance complète du bon fonctionnement du Marché commun sur les préoccupations traditionnelles du secteur des transports » (2), allait connaître un doux ensablement dans les dossiers des gouvernements de la Communauté. Pour l'heure, rien ne semble le tirer de cette fâcheuse position, sans doute parce que personne ne sait encore exactement où cela peut conduire. En effet, « la notion de l'intérêt général de l'économie européenne, qui doit transcender progressivement celle de l'intérêt général des économies nationales, se trouve aux prises avec un problème exceptionnellement vaste et ardu, lorsqu'elle doit étendre le principe de l'intégration économique au secteur des transports » (3).

---

(1) Chambre de Commerce Internationale: *Politique générale des transports en Europe*. Op. cit., p. 21.
(2) *La coordination des transports dans la Communauté*, op. cit., p. 6
(3) *La suppression des discriminations*, op. cit., p. 34.

SECTION 3. LA COORDINATION A L'ÉCHELON EUROPÉEN

Ayant défini la coordination des transports comme la faculté de « choisir les investissements (1) et d'utiliser les moyens de la façon la plus avantageuse possible pour la collectivité », le CTI a étudié successivement comment elle pouvait être réalisée dans le cas des investissements et de celui de l'utilisation des moyens (2).

1. La coordination des investissements

a) Dans les pays d'économie planifiée, les investissements sont prévus par le Plan; mais cela comporte un double danger:

— que les plans de l'industrie, du commerce ou de l'agriculture ne veillent pas suffisamment à diminuer le volume et, conséquemment, le coût des transports;

— que les planificateurs, chargés d'évaluer les coûts économiques des différents modes de transport pour qu'ils puissent déterminer comment le trafic prévu doit être réparti et quel développement donner aux diverses infrastructures, ne sous-estiment l'influence de certains facteurs.

b) Dans les pays à économie concurrentielle, puisque coordonner, c'est choisir les investissements de la façon la plus avantageuse pour la collectivité, le rôle des pouvoirs publics est de tenter, par le jeu de la fiscalité, d'orienter les investissements vers ce choix. Du moment qu'ils assument les charges de construction, d'amélioration, et d'entretien des routes et de la voie d'eau (ou des chemins de fer quand ceux-ci sont contraints d'en appeler à l'Etat à cause de la situation financière de leurs réseaux) leur devoir est de « réaliser et de promouvoir les investissements les plus nécessaires et les plus rentables pour la collectivité et d'abandonner ou de décourager les autres ». Les investissements doivent donc reposer sur des critères de nécessité et de rentabilité qui ne peuvent être déterminés que par des études économiques approfondies, dont l'objet est de définir quels sont les besoins futurs d'un système de transports d'un pays ou d'une communauté de pays, tant en capacité qu'en qualité, afin d'obtenir finalement une réduction du coût global des transports.

---

(1) Par investissement, il faut entendre en plus des investissements qui augmentent la capacité ou qui réduisent les coûts, les investissements de renouvellement dont le but est simplement de maintenir la capacité actuelle; dans les investissements sont également compris: les achats de véhicules automobiles à usage privé, encore que ces véhicules soient des biens de consommation durables, plutôt que des investissements proprement dits.

(2) *La coordination des transports.* Commission Economique pour l'Europe, CTI, document W/TRANS 247, 10 juin 1958.

Voir également Paul le Vert: *Obligations de service public et libre concurrence des divers modes de transport*, « Annales », 1957, pp. 193/205.

2. La coordination de l'utilisation des moyens de transport

Partant de la définition que coordonner les transports, c'est également utiliser les moyens de la façon la plus avantageuse possible pour la collectivité, le CTI estime qu'il faut d'abord distinguer:

— les tarifs, c'est-à-dire les prix de transport demandés à l'usager;
— les prix de revient, c'est-à-dire les dépenses engagées par les transporteurs, et
— les coûts économiques, c'est-à-dire les coûts réels pour la communauté des facteurs de production utilisés par les transports.

En effet, le tarif n'est pas strictement lié au prix de revient; il peut s'en écarter, si l'entreprise n'a pas à assurer son équilibre financier ou si elle peut faire intervenir la péréquation entre les différents transports qu'elle effectue.

D'autre part, le prix de revient des transports est rarement le reflet exact du coût économique. Il suffit déjà que varient la valeur de la monnaie ou les conditions d'après lesquelles les investissements sont financés et amortis, pour que le prix de revient comptable s'écarte du prix de revient réel. Mais où la superposition prix de revient/coût économique s'avère difficile, c'est en raison des impôts que l'entreprise acquitte ou des charges qu'elle supporte pour le compte de la collectivité ou, inversement, en raison des subventions, exonérations ou autres avantages dont elle bénéficie.

Tous ces facteurs, par les multiples effets qu'ils engendrent, seuls ou combinés, agissent comme des miroirs déformants au point de rendre le coût économique méconnaissable, dès qu'il doit être comparé au prix de revient avec lequel pourtant il devrait s'identifier...

Les corrections nécessaires et la comparabilité des coûts économiques entre les divers modes de transport ne sont possibles que si les méthodes d'évaluation de ces coûts sont préalablement définies. Alors seulement, on pourra faire utiliser pour chaque transport le moyen qui apparaît comme le plus avantageux pour la collectivité, « ou de faire en sorte, qu'entre deux modes de transport possibles, celui dont le coût économique est le plus élevé ne soit utilisé que s'il présente pour l'utilisateur un supplément de valeur d'usage égal ou supérieur à l'excédent de son coût économique par rapport au coût économique de l'autre mode de transport ».

Une telle concession à la valeur d'usage laisserait supposer que la coordination accepte l'éventualité d'entreprises dégagées du souci d'avoir à équilibrer leurs finances. Mais sous peine de faire courir à l'Etat le risque d'avoir à subventionner ces entreprises qui, en outre, libérées du critère de rentabilité commerciale, pourraient se permettre une gestion défectueuse, la coordination ne se conçoit pas, estime-t-on généralement, sans finances saines. Cette exigence n'est possible toutefois, que s'il y a égalité, ou égale différence, pour un transport donné, entre les tarifs des divers modes de transport en concurrence et les coûts économiques.

3. Synthèse

a) NOTIONS GÉNÉRALES

Dans les pays à économie libre, la concurrence, en stimulant la production, agit en faveur des progrès techniques et commerciaux et contribue ainsi à l'abaissement des prix de revient et des coûts économiques. Elle est donc en mesure, si des dispositions gouvernementales (protections, subventions ou inégalités fiscales) ne viennent la gêner au départ, de créer les conditions nécessaires à l'obtention du meilleur service au meilleur prix.

Il faudrait donc que l'Etat se bornât à légiférer en matière sociale, à contrôler la sécurité, mais aussi à égaliser les conditions de concurrence:

— en réalisant la « neutralité de la législation fiscale », en remboursant aux entreprises les charges qui n'entrent pas dans le coût économique du transport;

— en supprimant toute subvention directe ou indirecte et

— en demandant à chaque mode utilisateur la part des charges d'infrastructure qui lui incombe.

Mais à elles seules, ces mesures sont insuffisantes à assurer la stabilité du marché des transports. Elles doivent être assorties d'une limitation de concurrence, parce que les obligations de service public imposées à certaines entreprises de transport créent des inégalités entre modes ou entreprises de transport.

b) RESTREINDRE LA CONCURRENCE...

Parce que l'offre ne peut être stockée et que la demande en fonction des prix — sur une courte période du moins — reste pratiquement rigide, libérer intégralement la concurrence dans les transports déséquilibrerait l'économie d'un pays.

C'est dans le dessein de pallier un tel danger, que les pouvoirs publics ont encouragé les transporteurs par route ou par eau à s'organiser, afin d'éviter que les faillites d'entreprises ne se multiplient ou que des désordres économiques ne naissent de l'instabilité des frets, malgré les quelques avantages que certains usagers pourraient en retirer.

En outre, l'importance des investissements, variable selon les modes de transport en présence, permet une adaptation plus ou moins souple à la conjoncture. Il y a donc là une raison supplémentaire de réglementer la concurrence, à la fois pour préserver l'économie en général, la stabilité des professions en cause et celle de tous les modes de transport. L'aspect social peut également obliger les pouvoirs publics à intervenir pour empêcher « qu'un excès de concurrence ne se traduise par un allongement exagéré des horaires de travail, notamment dans les transports routiers ».

Mais quelle est la juste mesure? Le CTI estime qu'à trop organiser les professions de transporteur et la concurrence, on risque d'aboutir au « malthusianisme économique et de cristalliser les structures existantes ». Comme on l'a déjà dit, le concessionnement, par exemple, crée des rentes que certains bénéficiaires ne se sont pas fait faute de négocier.

Il faut donc choisir! Et pour chaque service, choisir parmi les techniques en présence, celle qui soit la plus économique pour la collectivité. Mais selon quels critères?

1. CHARGES D'INFRASTRUCTURE

Les chemins de fer et les pipe-lines financent et utilisent leur propre infrastructure. Ils incorporent les charges qui en résultent dans leurs tarifs, de manière que l'ensemble des recettes couvre la totalité des dépenses.

La route et la voie d'eau, en revanche, utilisent une infrastructure dont les frais de construction et d'entretien sont assumés par l'Etat; les montants perçus en contrepartie sont fixés selon une règle qui ne découle pas du libre jeu de la concurrence, mais d'une décision gouvernementale. Les difficultés auxquelles on se heurte à vouloir déterminer le prix de revient des circulations individuelles ou le prix de revient complet de la circulation des diverses catégories d'engins routiers et fluviaux, ne laissent que la ressource d'évaluer, d'une manière très approximative « certains éléments des prix de revient marginaux des diverses catégories de circulation ».

D'après le Groupe d'experts chargé par le CTI de l'étude du coût des infrastructures « la répartition des dépenses des voies d'eau à la charge de la navigation doit s'opérer au prorata des tonnages kilométriques des bateaux et la répartition des dépenses routières indivises au mieux des nécessités économiques ».

A l'heure actuelle, la relation entre les charges d'infrastructure et la fiscalité dont sont frappés les transports routiers et fluviaux n'est guère établie. En effet, dans presque tous les pays, « les péages ou impôts perçus sur la navigation intérieure ne couvrent que partiellement la part des frais d'entretien, d'exploitation et d'amélioration imputable à la navigation ».

Quant à l'utilisation de la route, le CTI fait une distinction entre les voitures particulières et les véhicules utilitaires. Puisque les premiers paraissent nettement surtaxés, ainsi que les véhicules utilitaires à essence, et que l'impôt sur les véhicules à moteur Diesel est plus modéré, la question se pose de savoir s'il n'y aurait pas lieu de réviser l'actuel système fiscal, dans l'intention de réduire la surtaxe payée par les véhicules utilitaires à essence et d'éviter que les transports à grande distance « ne soient sous-taxés ou même subventionnés ».

Il est incontestable que le développement du transport routier lourd exige une infrastructure renforcée, donc plus onéreuse. Il peut même tendre, avec les problèmes d'encombrement et de sécurité qu'il pose, à restreindre le développement de la voiture individuelle, à être ainsi une entrave au transport des personnes.

2. OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

Elles incombent essentiellement aux chemins de fer et se traduisent pour les entreprises intéressées par des pertes issues, d'une part, de l'application de tarifs calculés selon les données étrangères à la notion de libre concurrence et, d'autre part, d'un écrémage des trafics contestés. La répartition irrationnelle de ceux-ci a entraîné des investissements anti-économiques et ainsi, une aggravation des pertes pour la collectivité.

Il s'ensuit, pour que les conditions de concurrence soient rendues égales, que les obligations pour toutes les entreprises en compétition soient unifiées ou que les entreprises chargées de ces tâches de service public soient remboursées des frais qu'elles subissent de ce fait.

i) ÉGALISER LES CHARGES DE SERVICE PUBLIC ENTRE ENTREPRISES CONCURRENTES

Cette mesure, qui tend à faire accéder la route et la voie d'eau (ou même le pipe-line) à l'obligation d'exploiter, est jugée par le CTI comme impossible, inopportune et inefficace. *Impossible*, parce qu'elle est inconcevable pour des entreprises artisanales. *Inopportune*, parce que le coût d'ensemble des transports s'accroîtrait sans avantage pour personne; il n'est pas utile ni économique que plus d'un service soit exploité selon une forme qui ne recherche pas exclusivement le profit, si ce service est suffisant à satisfaire les besoins nés de cette obligation. *Inefficace*, parce que les incidences engendrées par cette dernière s'exerceront différemment que dans le cas du chemin de fer.

Le but ne serait également pas atteint si un niveau et une structure tarifaires, analogues à ceux du chemin de fer, étaient imposés. C'est logique, puisque les coûts qui affectent les modes concurrents sont différents de ceux du rail. En outre, obliger la route ou la voie d'eau à appliquer des tarifs calqués sur ceux du chemin de fer, c'est procurer des bénéfices indus sur certains trafics et permettre le recours à des péréquations aux fins d'inclure des activités qui n'entrent pas dans le domaine économique normal des entreprises. Le résultat en sera une distribution encore plus irrationnelle du trafic. De plus, l'obligation tarifaire ne saurait être imposée aux transports pour compte propre.

ii) REMBOURSER AUX ENTREPRISES QUI ONT DES CHARGES DE SERVICE PUBLIC LES COÛTS QUE CES OBLIGATIONS LEUR OCCASIONNENT

Le CTI préconise de faire payer à l'ensemble des contribuables ou des usagers des transports les pertes que les entreprises subissent du fait notamment de tarifs inférieurs aux prix de revient marginaux. Par quoi il faut entendre, l'application « de tarifs anormalement bas imposés en faveur de certaines catégories d'usagers ou l'obligation d'exploiter des services qu'elles auraient financièrement intérêt à supprimer ». Mais il doit s'agir d'obligations particulières précises dont les coûts peuvent être calculés, au moins approximativement.

Le maintien en exploitation de services de voyageurs en état de déficit direct (1), par exemple, nécessite un remboursement, afin d'éviter un transfert de ce déficit sur le trafic-marchandises, générateur d'une nouvelle distribution irrationnelle du trafic, voire même d'une pénalisation des transports pour lesquels le chemin de fer jouit d'un monopole.

Mais l'évaluation de ces coûts particuliers est fort difficile, voire impossible dans la majorité des cas. Le remboursement revêtirait ainsi le caractère d'une indemnisation décidée à fonds perdus et destinée à combler le déficit général.

* * *

Comment s'en sortir? Libérer un mode de transport de toutes les obligations de service public qui lui sont imposées a été déclaré impossible. Il en est de même pour la proposition visant à en étendre le poids à ses concurrents. En outre, le remboursement des coûts que ces charges entraînent ne suffit pas toujours à créer les conditions d'une saine concurrence. Il ne reste donc qu'à

3. AGIR SUR LE PRIX DE REVIENT DES ENTREPRISES NON ASTREINTES A DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

de façon, selon la formule du CTI que « l'effet des obligations imposées à une entreprise infléchisse ses tarifs par rapport à ses coûts économiques », dans le même sens que le font, pour les autres entreprises, les obligations de service public qui leur sont imposées.

Mais cette inflexion ne peut être opérée qu'en recourant aux impôts — ou aux subventions — dont l'action doit s'exercer directement sur le prix de revient. Ceux-ci agiront à leur tour sur les tarifs des entreprises concurrentes et la clientèle pourra ainsi porter son choix sur le transport le plus favorable pour la collectivité.

Ce choix concernera surtout le trafic marchandises (2). Du côté ferroviaire, lorsqu'il y a distorsion entre tarifs marchandises et coûts économiques, c'est dû au caractère ad valorem et à la péréquation géographique des tarifs. Mais imposer — ou subventionner — les transports par route ou par eau afin de reproduire fidèlement les distorsions existant dans les tarifs ferroviaires, est utopique. Au mieux, il devrait être possible d'augmenter par des péages ou des impôts, ou de diminuer par des détaxes ou des subventions, le prix de revient de la route et de la voie d'eau, pour les catégories de transports dont les tarifs ferroviaires sont, en moyenne, au-dessus ou au-dessous des prix de revient du rail.

Pour la voie d'eau, il y aurait donc lieu de procéder à des études détaillées et déterminer les cas où le trafic est transférable ou non. Pour la route qui recueille sur les parcours à grande et surtout très grande distance (3) les transports de

---

(1) C'est-à-dire si leurs recettes ne couvrent pas les dépenses qui pourraient disparaître avec leur suppression.

(2) En trafic-voyageurs, les services de transport en commun sont, en Europe, exploités sous le régime du monopole. Quant aux voitures particulières, leur usage est généralement soumis à des considérations souvent étrangères à la notion de prix de revient.

(3) Transports à courte distance = à moins de 50 km,
» à moyenne » = entre 50 et 150 km,
» à grande » = entre 151 et 300 km,
» à très grande » = à plus de 300 km.

marchandises à tarification ferroviaire élevée par rapport au prix de revient du rail, c'est dans ces catégories qu'il y aurait lieu d'augmenter le niveau des impôts ou des péages. D'autre part, comme la tarification ferroviaire aux courtes distances demeure généralement au-dessous des prix de revient, le niveau pourrait être abaissé pour les transports par route à courte distance. En effet, le coût élevé des opérations terminales joint à l'importance des dépenses fixes se traduit souvent par un prix de revient élevé aux courtes distances, supérieur à celui du camionnage routier.

4. SOLUTIONS RESTRICTIVES OU D'INTERDICTION

Malgré la perfection des calculs proposés, l'arbitraire n'en sera pas levé pour autant. Et certains se demandent puisque les conditions de la concurrence sont si difficiles à égaliser, s'il ne serait pas plus indiqué de *contingenter*, de *concessionner*, d'*interdire*. Il est clair qu'à défaut d'égalisation, la compétition se trouve mal engagée au départ et le moins apte a souvent des chances de l'emporter.

Il s'ensuit donc une distribution irrationnelle du trafic qu'il faudrait corriger, par absence de mesures satisfaisantes agissant directement sur le prix de revient, en recourant à des solutions restrictives: suppression du choix de l'usager par contingentement très strict des moyens de transport professionnels, etc.

Mais est-ce vraiment compatible avec notre régime d'économie concurrentielle, dont certains abus ne doivent pas faire oublier les nombreuses réalisations offertes à l'ensemble des consommateurs. Il est incontestable que la concurrence de la route a grandement stimulé le rail vers une exploitation toujours plus rationnelle et de meilleure qualité (1).

4. Que conclure de cet exposé?

Tout objectif, qui se propose de réduire le coût des transports pour la collectivité tout en améliorant la qualité de ceux-ci, tend vers la coordination.

Dans le domaine particulier des *investissements*, il faut donc veiller à ce que ceux-ci procurent la capacité nécessaire à l'écoulement du trafic de marchandises prévisible et aux déplacements indispensables à la production, de manière à éviter, soit une paralysie de l'économie due à une insuffisance de moyens de transport, soit un gonflement de ce trafic et de ces déplacements, par la faute de tarifs inférieurs au prix de revient.

Dans le cas des *moyens à utiliser*, la coordination peut recourir au monopole ou à la contrainte. Mais si elle respecte le libre choix de l'usager, elle doit veiller à la concordance de ce choix avec l'intérêt de la collectivité. Ce qui n'est possible

(1) ... et même conforme au désir de l'usager routier: ainsi, par exemple, la mise en chantier du tunnel du Grand-Saint-Bernard a incité les chemins de fer à accélérer la construction de la plate-forme de déchargement pour voitures à Iselle. Les automobilistes peuvent faire maintenant l'économie des frais de transport d'Iselle à Domodossola, jusqu'où ils étaient obligés de se laisser conduire, pour y disposer du premier lieu de débarquement utilisable sur sol italien, lorsqu'ils empruntaient le tunnel du Simplon.

que, si pour les transports concurrencés, les tarifs des divers modes de transport sont égaux aux coûts économiques (1).

La première mesure qui s'impose est donc d'*égaliser, au départ, les conditions de concurrence ;* il est donc nécessaire, à cause des caractères particuliers de l'industrie des transports, que la concurrence soit soumise à certaines restrictions.

Celles-ci, surtout du côté de la route et de la voie d'eau, peuvent prendre diverses formes: contingentements administratifs, en Suisse jusqu'à mai 1960: accord de cartel réunissant les transporteurs et les principaux usagers, restrictions à l'entrée dans la profession, etc.

Mais les insuffisances inhérentes à une telle réglementation, les abus qu'elle a engendrés et le fait qu'elle est en contradiction avec les règles d'une économie concurrentielle, témoignent contre une égalisation des conditions de concurrence selon cette procédure comme solution à long terme. La disposition

1° qui ferait payer aux transporteurs la part proportionnelle de frais que la collectivité assume pour leur permettre de faire leur travail et celle

2° qui autoriserait le remboursement aux entreprises des charges qu'elles assument pour cette même collectivité,

auraient le mérite de l'équité, du respect du libre choix de l'usager, sinon l'avantage de la rigueur scientifique.

1. En effet, pour ce qui a trait aux *charges d'infrastructure* qui incombent à la collectivité et qui concernent la navigation, les experts proposent qu'elles soient réparties au prorata des tonnages kilométriques. Etendre cette proposition à la route, ce serait délester les véhicules légers d'une grande part des impôts qui les frappent pour en charger d'autant les véhicules lourds.

En revanche, s'il s'agit de procéder à une répartition selon les nécessités économiques, et comme celles-ci diffèrent selon les pays, les péages ou les impôts de circulation sur la route ou la voie d'eau seront différents d'un Etat à l'autre. Ces divergences peuvent naître déjà du rendement du trafic-voyageurs des chemins de fer. S'il est suffisamment rémunérateur, il est possible de lui imputer tout ou partie des frais généraux qu'il a en commun avec le trafic-marchandises; et ce dernier n'aura qu'à supporter ses dépenses marginales. Il en résulterait une discrimination défavorable à la route et à la voie d'eau si, dans ces conditions, les transports routiers et fluviaux de marchandises acquittaient plus que ce qui est nécessaire pour couvrir les dépenses marginales de leur infrastructure.

Toutefois, l'inverse est plus souvent le cas et le risque ainsi plus fréquent, d'une imputation inférieure aux frais généraux créés par l'utilisation des infrastructures routières et fluviales.

Mais jusqu'où doit aller l'égalisation des conditions de la concurrence de la route et du rail? Si l'on part du point de vue que les routes ont été créées pour permettre, avant tout, les transports de marchandises, ne fausserait-on pas les conditions d'égalisation en imputant à ces derniers la totalité des dépenses rou-

(1) Ou présentent entre eux, pour un transport donné, les mêmes différences que ces coûts.

tières qui ne disparaîtraient pas alors que l'on aurait arrêté toute autre circulation routière ou tout autre usage des routes?

Inversement, ne commettrait-on pas la même erreur en ne faisant payer aux transports de marchandises par route que les seules dépenses marginales d'infrastructure qu'ils occasionnent?

La définition des dépenses marginales oblige à distinguer entre *trafics non concurrencés* et *trafics susceptibles d'être transférés* d'un mode de transport sur l'autre.

Dans le premier cas, ils ne peuvent fausser le libre choix de l'usager et donc entraîner une répartition irrationnelle du trafic. En conséquence, il importe peu, pour la coordination, que les transports routiers ou par eau paient ou non leurs dépenses d'infrastructure. En revanche, pour les trafics transférables ou concurrençables économiquement, les péages perçus doivent couvrir « la totalité des dépenses marginales et une part suffisante des frais généraux et des infrastructures ». Faute de quoi, même si les transports sont meilleur marché, la répartition du trafic est irrationnelle. Dans ce cas, le CTI recommande, pour éviter des bouleversements dans la façon dont le trafic est distribué et empêcher que des dommages plus grands que les avantages ne soient causés à l'économie, de procéder à une augmentation des péages par étape.

La coordination ne serait encore pas parfaite avec la conclusion d'un accord entre toutes les parties sur la manière d'imputer les charges d'infrastructure. Le deviendrait-elle s'il était possible de *supprimer l'obligation d'exploiter des services déficitaires et les obligations tarifaires?* Les conditions pour la réalisation d'un tel objectif peuvent aussi varier selon les pays. La densité de population déjà, selon qu'elle est plus ou moins forte, rendra sensible à des degrés différents la disparition des « services publics » et la « dépéréquation » des tarifs ferroviaires. Toutefois, des accommodements doivent être possibles, si les buts de la coordination ne fixent pas seulement une répartition du trafic conforme à l'intérêt de la collectivité et à l'équilibre financier des entreprises, mais également « le maintien de services indispensables pour les besoins de la collectivité ».

2. Puisqu'il est exclu de supprimer ces services et qu'en outre, une égalisation de ces charges entre entreprises en concurrence, loin de résoudre le problème l'aggraverait encore, peut-on dire qu'on aura davantage progressé vers la coordination, si l'on rembourse aux entreprises qui ont des charges de service public, les coûts qu'elles supportent de ce fait. Il ne le paraît pas, car l'évaluation du coût de certaines obligations est fréquemment impossible et l'indemnisation des chemins de fer, au titre de ces obligations, équivaudrait en pratique à combler leurs déficits.

Il y a lieu de rechercher si, en agissant sur les prix de revient des entreprises qui n'ont pas d'obligations de service public au lieu de tenter de délester celles qui en ont le poids, on n'aboutirait pas à égaliser les conditions de concurrence. Au fond, il s'agit par le jeu des impôts et des subventions, l'Etat tenant le registre, de réaliser la péréquation entre entreprises de transport conforme à l'intérêt de la collectivité, puisque la péréquation tarifaire à l'intérieur d'un mode est la cause aujourd'hui d'une distribution irrationnelle de trafic. La partition à laquelle les

pouvoirs publics se référeraient est constituée par les obligations tarifaires des chemins de fer, à l'appui desquelles seraient prises les décisions — forcément arbitraires — tendant à répartir les frais d'infrastructure routière.

Cette thèse n'est pas unanimement agréée. On lui reproche de ne pouvoir faire mieux que d'échafauder des hypothèses moyennes à partir desquelles on différencierait les impôts, risquant ainsi d'aboutir à l'inverse de l'effet recherché. Mais, répliquent les partisans de la différenciation selon la distance des impôts sur les transports routiers, du moment que les transporteurs par route et par eau, dans les cas de transports à grande distance et surtout à très grande distance, n'hésitent pas à fixer leurs tarifs d'après ceux des chemins de fer, n'est-ce pas là la preuve que la thèse est bonne? D'autant plus que « les tarifs des transporteurs professionnels ou les prix de revient des transports pour compte propre sont un élément très important du choix de l'usager ».

Cependant, pour que ce choix soit réalisé mais aussi qu'il demeure conforme à l'intérêt de la collectivité, la suppression des obligations de service public du chemin de fer ou le remboursement de leurs coûts, ou encore la compensation des effets en différenciant les impôts sur les transports par route ou par eau ne suffisent pas. Il faut, estiment les partisans de la théorie des coûts variables et des péages, si l'on ne subventionne pas le chemin de fer, fixer les péages que les autres modes ont à payer, d'après les frais fixes du chemin de fer dont ils doivent être l'équivalent. C'est aller au-delà de l'imputation pure et simple des charges d'infrastructure ou de l'égalisation des charges de service public grevant le chemin de fer.

Mais en attendant que toutes ces formules trouvent une application pratique, ne serait-il pas possible de répartir rationnellement le trafic, en recourant à des mesures qui, au lieu d'intervenir sur le prix de revient, restreignent la liberté de mouvement du transporteur et donc le choix de l'usager.

Le dirigisme dans les transports n'a jamais empêché certains titulaires de licences professionnelles de bénéficier d'avantages anormaux. « On substituerait, estime le CTI, au choix de l'usager une décision administrative, alors que le choix à faire dépend tout autant de la différence des valeurs d'usage que de celle des coûts économiques; or, s'il est déjà difficile pour des fonctionnaires gouvernementaux de calculer sans erreur des coûts économiques, seul l'usager est à même d'apprécier la valeur d'usage, car seul il connaît le supplément de prix qu'il est prêt à payer pour emprunter un mode de transport plutôt qu'un autre. »

De plus, à quels critères recourir pour pouvoir refuser à certaines entreprises industrielles ou commerciales, le droit d'assurer elles-mêmes leurs propres transports, alors que cette faculté a été accordée à d'autres?

Il faut donc que la liberté de choix de l'usager soit préservée mais assortie de quelques restrictions néanmoins, parce que la concurrence intégrale risque de créer dans le marché des transports intérieurs une instabilité finalement nuisible à l'économie du pays.

Toutefois, une solution, même parfaite du point de vue économique, ne sera jamais complète, si elle ne tient pas compte des incidences sociales. Toute politique de coordination, comme le relève la résolution 37 de la commission des

transports intérieurs de l'OIT doit « favoriser une plus grande équivalence des conditions de travail et d'emploi des travailleurs occupés dans les différentes branches des transports » (1).

SECTION 4. VERS UNE HAUTE AUTORITÉ DES TRANSPORTS ?

I. Introduction

L'idée de la CECA, depuis le jour où elle fut lancée, fit germer de nombreux projets qui tous, à des degrés divers, préconisaient la constitution d'organismes dépositaires de certaines parcelles de souveraineté nationale, chargés de diriger, d'une manière indépendante, tel secteur particulier de l'économie. Le but lointain de ces initiatives se proposait généralement d'aboutir, par intégrations partielles et successives ou juxtaposées, à une intégration complète.

Sous ces prémices naquirent plusieurs plans à l'intention des transports. Leur sort ne fut guère heureux. Certains eurent peut-être la malchance d'être présentés à une époque où les nationalismes connaissaient une nouvelle flambée sous l'effet des discussions provoquées par la Communauté européenne de défense (CED).

L'erreur fut aussi d'avoir oublié qu'il n'y a de solution durable à des transferts d'attribution à un organisme différent que celle fondée sur des traditions administratives. « Le sens du Traité n'était pas de tenter l'intégration de l'Europe par morceaux juxtaposés les uns aux autres, mais bien de préparer les bases matérielles et l'élaboration, sur une expérience d'abord limitée, d'une intégration générale. » (2)

II. Le plan Bonnefous

M. Edouard Bonnefous présenta, le 5 mai 1951, à l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe à Strasbourg, un rapport daté du 18 août 1950 dans lequel il préconisait l'institution d'une Autorité Européenne des Transports, conçue sur le modèle de la CECA.

Il s'agissait de la première proposition visant à créer un organisme intergouvernemental à compétence étendue, qui devait comprendre :

a) *Un comité exécutif*

composé de six à neuf membres, dont les décisions sont prises à la majorité simple, sauf dispositions contraires. La majorité des deux tiers est requise pour approuver

(1) Phrase citée par ECE/CTI, document nommé, page 30.
(2) Cinquième Rapport sur l'activité de la Communauté, p. 33.

les mesures tarifaires ou d'investissements. Les pouvoirs de décision sont limités aux transports internationaux. Pour les transports nationaux liés à ceux-là, cette autorité ne dispose plus que d'un pouvoir de recommandation.

Sa compétence s'étend à tous les modes de transports intérieurs, à l'aviation et aux installations des ports, ainsi qu'à la coordination des investissements.

b) *Une assemblée des représentants*

composée des parlementaires des pays membres.

c) *Un conseil ministériel*

et

d) *Une cour de justice*

« Pour assurer la coordination la plus économique des liaisons internationales et promouvoir leur progrès technique », l'autorité, collaborant avec les organismes internationaux compétents, doit se saisir des problèmes qui ont trait aussi bien aux conditions d'exploitation des transports, qu'aux échanges de matériel de transport. Ses compétences techniques s'étendent à l'unification progressive des matériels de transport et d'installations fixes, ainsi qu'à l'adoption des normes standard pour les nouveaux types. Elle doit déterminer l'équipement des grands itinéraires internationaux, étudier les questions tarifaires et les projets d'investissements intéressant le trafic international (1).

Bien que ce plan ait été agréé par le Conseil de l'Europe, les gouvernements n'ont pas jugé utile de lui donner une suite concrète.

Les tâches dont cette Autorité entendait se saisir, continuent à être assurées par les organisations internationales comme la CEMT, le CTI, l'UIC et l'UINF, avec l'aide desquelles, d'ailleurs, elle souhaitait remplir sa mission.

III. Pendant l'année 1951...

Le Plan Bonnefous n'est pas un exemple isolé, sacrifié à une époque où les esprits ne sont pas acquis à l'idée d'une organisation intervenant d'une manière décisive dans certains domaines touchant à la souveraineté nationale.

D'ailleurs, la Commission économique de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe elle-même désapprouva de telles initiatives puisque en juillet 1951, elle affirma qu'il était impossible d'emblée de prévoir la constitution d'une Haute Autorité internationale des Transports dotée de pouvoirs de décision et de direction. C'est pourquoi, dans un rapport, elle formula la résolution de se contenter d'un simple organe consultatif.

---

(1) Voir aussi les commentaires de Benjamin Tapernoux: *La Vie internationale*, « Annales Suisse d'Economie des Transports N° 1/1953, p. 39, et Henri Schwamm: *La coordination des transports européens*, « Revue politique et parlementaire », juillet 1955, p. 275.

Ce rapport, développé par un délégué hollandais, M. Van de Kieft, proposa la mise sur pied d'un Office européen des transports, chargé de procéder à des enquêtes et de formuler des recommandations dans le cadre limité des transports internationaux routiers, ferroviaires et fluviaux.

Des raisons techniques empêchèrent que ce projet fut encore soumis pour résolution au Plenum de l'Assemblée consultative dans sa session de 1951.

Quant au Plan Sforza pour une Union européenne de la Navigation aérienne, les débats qu'il suscita ne provoquèrent point l'unanimité des Etats, au sein du Conseil de l'Europe (1).

IV. Le premier plan Lemaire

Il voit le jour en 1952 (2). Bien qu'il ait rencontré une large audience au sein du Conseil de l'Europe, son succès ne dépassa guère les arènes de cette institution. Il proposait, compte tenu d'un perfectionnement des organismes spécialisés préexistants, la création d'un Conseil européen des Transports intérieurs dont les tâches seraient limitées à celles qui lui apparaissent d'importance capitale: étude et réalisation de certains objectifs (tarifs, standardisation, prêts, échanges et pools de matériels, etc.) devant permettre la coopération et la coordination interne; établissement de plans de renouvellement du matériel ainsi que des grands investissements en fonction des besoins de l'économie européenne.

* * *

Les vives controverses suscitées par le rejet de la CED s'apaisèrent avec le temps. La « relance européenne », qui allait permettre à l'idée d'intégration de se réaffirmer, s'amorçait.

Diverses initiatives se succédèrent qui toutes, selon des variantes plus ou moins voisines, proposaient des montages institutionnels les plus aptes, selon elles, à résoudre les problèmes posés par la coordination des transports (3).

V. La Conférence Européenne des Ministres des Transports CEMT

Formée à la suite d'une initiative de M. André Morice, la conférence des ministres chargés des transports de neuf pays de l'Europe occidentale continentale, réunie à Paris en janvier 1953, jeta les bases pour la création d'un organisme

(1) Dr Autenrieth: *Voraussetzungen und Aufgaben einer europäischen Verkehrsgemeinschaft*, « Internationales Archiv für Verkehrswesen », N° 7, Avril 1953, pp. 141 ss.

(2) Voir Conseil de l'Europe, Strasbourg, 18 septembre 1952, doc. AS/EC (4) 5; Conseil de l'Europe, Strasbourg, 20 septembre 1952, doc. AS/EC (4) 7; Assemblée Consultative de l'Europe, 24 septembre 1952, doc. 72.

(3) Voir entre autres: Dr Karl Ottmann: *Supranationale Eisenbahnen* « Internationales Archiv für Verkehrswesen, 1955, N° 20, pp. 458/462; Sir H. Osborne Mance: *Organisation des Transports intérieurs européens*, « Modern Transport », 20 février 1954, p. 5.

permanent étendu aux dix-sept pays de l'OECE. La constitution intervint en octobre de la même année. Aux pages 178 et suivantes, nous avons exposé comment la CEMT, coordonnant les actions gouvernementales, entendait accélérer la mise en œuvre des travaux préparés par les organisations techniques gouvernementales ou non.

VI. Le premier plan Kapteyn

L'Assemblée de la CECA approuva en mai 1955 le Plan Kapteyn. Approbation toute platonique d'ailleurs, les événements, dans l'intervalle, ayant suscité de nouveaux problèmes.

VII. Résolution de l'Assemblée commune de la CECA

Dans le cadre de la CECA, dès qu'il a fallu entreprendre l'harmonisation des prix et des conditions de tarifs prescrite au paragraphe 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires, on s'est rendu compte qu'il n'était pas possible de demeurer dans les limites du Traité, du fait des nombreuses incidences exercées sur le transport des autres produits, et qu'il ne pouvait y avoir de solution valable que dans la recherche de mesures communes à l'ensemble du secteur des transports.

C'est pourquoi l'Assemblée commune recommanda à l'unanimité le 13 mai 1955, d'inviter les gouvernements des Etats membres à donner une suite favorable à la résolution suivante:

« Il est créé une commission composée d'un nombre limité d'experts, qui ne doivent être considérés, ni comme représentants nationaux, ni comme mandataires d'un quelconque mode de transport. Cette commission a pour mission d'élaborer des propositions visant à coordonner et à intégrer l'ensemble des transports européens, après consultation des organisations existantes et ayant les transports dans leurs attributions. Il serait souhaitable d'inviter les gouvernements de la Suisse et de l'Autriche à se faire représenter par des observateurs. La commission soumet ses propositions aux ministres compétents en matière de transport, au Conseil spécial des Ministres et à la Haute Autorité. Elle reste en liaison avec la commission des transports de l'Assemblée commune. L'Assemblée commune reçoit de la dite commission un rapport annuel, ainsi que des projets élaborés par celle-ci et elle en délibère en séance publique, afin d'informer des problèmes à résoudre les Parlements nationaux, d'une part, l'opinion publique, d'autre part. Les membres de la dite Commission pourraient être nommés par les gouvernements parmi les candidats figurant sur une liste présentée par la Haute Autorité. »

Comme nous l'avons vu, les travaux de cette Commission aboutirent à la publication d'un rapport, en 1957, sur la coordination des transports européens, couramment désigné « rapport Kapteyn ». Sous paragraphe 12, il est rendu compte de la manière avec laquelle la question institutionnelle a été réglée.

VIII. Le mémorandum du Benelux

Le 20 mai 1955, les trois gouvernements du Benelux publièrent un mémorandum, dans lequel, proclamant l'utilité de « poursuivre l'établissement d'une Europe unie par le développement d'institutions communes... », ils constatent que « le développement des activités de la CECA a révélé la nécessité d'un élargissement du Marché commun dans les domaines voisins du champ d'activité de cette organisation ».

Ils « estiment toutefois qu'un pareil élargissement ne pourrait réussir si une intégration économique générale n'était pas entreprise ».

Dans le domaine plus particulier des transports, ils envisagent la constitution d'un organisme chargé de l'*étude* en commun de plans de développement, visant à établir un réseau européen de canaux, d'autoroutes, de lignes électrifiées et à standardiser les équipements. Il est recommandé, en outre, de constituer un fonds d'équipement des transports.

Ce mémorandum, qui s'inspirait du rapport Beyen, proposant en 1953 une union douanière entre les Six pays de la CECA, n'envisage que la création d'un organisme d'étude, où les plans de développement sont examinés en commun. Aucun appel à un abandon partiel de la souveraineté nationale, ou à l'instauration d'une éventuelle autorité supranationale n'est adressé.

L'accueil fait au mémorandum fut loin d'être unanime, les gouvernements n'entendant pas multiplier les exemples de pools dotés de pouvoirs supranationaux.

Les mémorandums rédigés par l'Allemagne et l'Italie à la même époque sont fort explicites sur cette question.

IX. Le communiqué de Messine

Au terme de leur réunion qui eut lieu à Messine du 1er au 3 juin 1955, les six ministres des affaires étrangères affirmèrent leur accord sur « l'extension des échanges de marchandises et le mouvement des hommes qui appellent le développement en commun de grandes voies de communication. A cette fin sera entreprise l'étude en commun de plans de développement axés sur l'établissement d'un réseau européen de canaux, d'autoroutes, de lignes électrifiées et sur une standardisation des équipements, ainsi que la recherche d'une meilleure coordination des transports aériens ».

En fait, cet accord n'inaugurait rien de nouveau. Il prenait à son compte certaines résolutions comme celles du mémorandum du Benelux du 20 mai 1955

proposant l'étude en commun de plans de développement, etc., mais veillait surtout à demeurer dans le cadre de définitions très générales. Ainsi le projet de mettre sur pied des organismes, même dépourvus de toute idée de supranationalité, fut diplomatiquement écarté.

Si l'on excepte la mention d'« étudier la création d'une organisation commune » dans le domaine du développement pacifique de l'énergie nucléaire, il faut admettre que les gouvernements des Six n'entendaient pas, pour un proche avenir du moins, étendre à d'autres secteurs l'exemple de la CECA (1).

Ils en administrent la preuve en se bornant à provoquer la naissance d'un *Comité intergouvernemental* selon le prétexte qu'un marché commun européen ne pourra se faire que s'il est réalisé par étapes.

Les charges de ce Comité sont ainsi fixées:

« 1. Des conférences seront appelées à élaborer les traités ou les arrangements relatifs aux matières envisagées.

» 2. La préparation en sera assurée par un Comité de délégués gouvernementaux, assistés d'experts, sous la présidence d'une personnalité politique chargée de coordonner les différents travaux.

» 3. Le Comité sollicitera de la Haute Autorité de la CECA ainsi que des secrétariats généraux de l'OECE, du Conseil de l'Europe et de la CEMT, les concours nécessaires...»

Les tâches de ce Comité ont été réparties entre plusieurs commissions créées à Bruxelles lors de sa première réunion du 9 juillet 1955, parmi lesquelles celles des transports et des travaux publics. Les travaux de ces diverses commissions sont organisés par un Comité directeur composé des chefs de délégation.

Nous verrons ensuite à quelles conclusions le Comité intergouvernemental aboutira lorsqu'il s'agira de définir la procédure à suivre pour réaliser la coordination des transports européens.

X. Impressions d'entracte

En présence de tant d'initiatives, de déclarations d'intention, on demeure frappé par la somme de concours nés spontanément à l'appel de l'Europe, par la diversité des béquilles imaginées pour assurer les premiers pas d'une intégration économique de notre continent.

Mais la continuité des politiques gouvernementales n'est pas moins remarquable dans leur volonté de ne dispenser comme ferments intégrationnistes, que la dose qu'elles estiment supportable par un marché en voie d'union, indécis devant tant de possibilités offertes.

---

(1) La décision du 9 juillet 1957 portant création d'un Organe permanent pour la sécurité dans les mines de houille pourrait cependant être considérée comme un précédent en vue de la création d'un organisme doté de pouvoirs spéciaux.

En 1955, les choix pouvaient se résumer dans les propositions suivantes:

— Faut-il élargir les compétences de la CECA à l'ensemble des transports?

— ou permettre la constitution d'organismes habilités à prendre toutes les décisions au sein de leur secteur?

— ou encore, doter la CEMT des pouvoirs nécessaires à l'élaboration d'une politique commune des transports?

Les réponses allaient se succéder sans qu'aucune, jusqu'à ce jour, n'ait rencontré l'approbation voulue pour passer à un début d'application pratique.

XI. Le deuxième plan Lemaire

Quelques jours après la clôture des débats de Messine, le Conseil d'Europe entendait et approuvait la constitution d'un organisme qui, progressivement, devait être doté de pouvoirs propres.

Les raisons qui amenèrent M. Lemaire à proposer la création d'une organisation européenne des transports, tenaient

— d'abord, à l'absence d'une véritable politique de coordination au sein de la CEMT;

— ensuite, à l'importance du prix du transport dans les échanges que les études menées par la CECA, procédant par comparaison entre les prix des marchandises « départ » et ceux « rendu », avaient mis en relief;

— enfin, à la constatation que les organismes qualifiés étaient disponibles et qu'il suffisait d'en coordonner les travaux pour éviter les doubles emplois.

Estimant qu'il fallait remédier à la situation anti-économique des transports européens et, pour réaliser une coordination entre les moyens de transports, qu'il convenait avant tout de rechercher une solution sur le plan institutionnel, M. Lemaire proposa la création d'un *Comité Permanent des Transports Européens* (CPTE) selon une structure inspirée de la Haute Autorité de la CECA (1).

Le système devait s'articuler de la manière suivante:

— à la tête, la *Conférence des Ministres et de leurs suppléants*, chargé des décisions;

— mais celles-ci sont préparées par le *Comité permanent* composé d'un nombre restreint de personnalités éminentes, nommées d'un commun accord par les Gouvernements et devant se placer dans une perspective européenne. Ceci les rend indépendantes de leurs gouvernements, vis-à-vis desquels elles ne sont pas responsables. D'autre part, afin d'assurer la liaison avec les Ministres des Transports, les gouvernements désignent le président du Comité qui participe aux réunions ministérielles;

— les *organismes spécialisés existants* fournissent les techniciens et les *organisations économiques et syndicales* intéressées, des représentants. Ils sont tous appelés à

(1) Voir Résolution N° 73 de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe du 9 juillet 1955.

figurer dans des *groupes de travail* que le Comité charge d'études déterminées;

— des *Comités nationaux* peuvent être constitués par ces professionnels des transports dans chaque pays, auxquels s'associeraient, en outre, les ministres-suppléants des transports — qui ont la faculté de participer comme observateurs à tous les groupes de travail — et des représentants des usagers. Ces comités peuvent formuler toute suggestion et user de la voix de leurs délégués aux groupes de travail pour exposer les points de vue de leur pays;

— quant au *contrôle parlementaire*, il serait assuré par *l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe*.

Les Ministres ont tout pouvoir pour accepter ou refuser les recommandations du Comité permanent, mais en cas de refus, les raisons doivent être indiquées à l'Assemblée.

Le Comité permanent disposera de pouvoirs progressivement adaptés, afin qu'au terme d'une troisième étape, il jouisse d'une autorité propre en matière de transports internationaux, déléguée par les gouvernements après accord des parlements.

Le programme dont était chargé le Comité permanent touchait à tous les domaines de la coordination: tarifaire, fiscal, technique, juridique et aussi à celui des investissements.

XII. Le deuxième rapport Kapteyn

Présentée en 1957, cette thèse montre que ses auteurs ont su à la fois concilier les termes de la résolution du 13 mai 1955 et les leçons des expériences antérieures. Evitant donc toute solution inspirée de certaines théories dirigistes, mais sans tomber dans l'excès contraire d'un libéralisme intégral, ils ont recherché une position intermédiaire qui soit à la fois originale et simple.

Pour éclairer les conclusions des rapporteurs, il est utile de rappeler, qu'entre le moment où fut présenté le deuxième plan Lemaire et celui où fut publié le présent rapport Kapteyn, le Comité intergouvernemental, créé par la Conférence de Messine, avait défini sa position dans son rapport final (avril 1956) en déclarant que « les problèmes de transports ne justifient pas la création d'une institution séparée. La Commission européenne aura nécessairement une Division des Transports qui s'occupera des problèmes de tarifs et de politique générale de la Communauté dans ce domaine en vue de transmettre au Conseil de Ministres les propositions appropriées; c'est elle aussi qui préparera les avis sur l'utilité européenne des projets qui feraient appel à un financement commun ».

Un tel énoncé signifiait que les six gouvernements avaient la possibilité de résoudre leurs problèmes de transport en dehors d'une solution impliquant la constitution d'un comité restreint au sein de la CEMT, par exemple, et qu'il n'y avait non plus pas lieu de favoriser la création d'une Autorité des transports dotée de pouvoirs propres.

La prise de position du Comité intergouvernemental a-t-elle influencé les conclusions du rapport Kapteyn? On est tenté de le penser lorsqu'il nous apprend qu'il « n'estime pas que l'application des principes qui, à son avis, doivent régir la coordination des transports, rend nécessaire la création d'une nouvelle institution ou la conclusion d'un nouveau traité. Elle croit au contraire que ses propositions trouvent leur place dans le cadre des traités déjà signés. Ainsi, ... les principes et la nécessité même d'une coordination doivent être à la base de la politique commune des transports, politique que, au terme de l'article 74 du Traité instituant la Communauté Economique Européenne, les six pays se sont engagés à réaliser au sein du Marché commun ».

Après avoir démontré que les mesures de coordination ne doivent pas seulement porter sur les transports internationaux, mais englober également les transports internes à cause de leur étroite interdépendance, les rapporteurs indiquent la procédure à suivre, telle qu'elle se dégage du Traité et de la résolution évoquée ci-dessus:

a) « Les principes qui devront régler la politique commune seront établis par le Conseil des Ministres sur proposition de la Commission et après consultation du Comité économique et social de l'Assemblée » (art. 75).

b) Les règles d'application de ces principes (par exemple: formation des tarifs, détermination du réseau européen ou dérogations aux principes énoncés) doivent être déterminées par le Conseil des Ministres.

c) « L'application de ces principes généraux aux cas particuliers est poursuivie par les Etats membres (art. 74), sous un contrôle qui revient, dans l'esprit et dans le texte du Traité instituant la CEE, à la Commission européenne. »

Afin de ne pas limiter la participation, les rapporteurs estiment souhaitable de créer un *Commissariat spécial des Transports* (1) dans le cadre de la Commission économique, ouvert aux transporteurs et auxiliaires des transports. Le Commissariat, qui aurait essentiellement à décider de problèmes de nature non politique, pourrait être conçu sur le modèle de l'ICC (Interstate Commerce Commission aux Etats-Unis).

Il s'agirait donc d'un organisme disposant d'un pouvoir de décision de première instance sur des questions soulevées par l'application des directives fixées par le Conseil et composé de personnalités choisies « en raison de leur compétence générale et offrant toutes garanties d'indépendance » (art. 157).

Les propositions Kapteyn visant à la création d'un organisme calqué sur l'ICC restent bien en-deçà de l'idée de supranationalité contenue implicitement dans le Traité pour la réalisation pratique du Marché commun. Il implique en fait l'autorité politique fédéraliste.

Cette dernière est l'aboutissement logique d'un processus en pleine évolu-

(1) « La réunion autour d'une table de représentants des trois modes de transport de tous les Pays... paraissent devoir être la première étape vers ce « Commissariat Général des Transports Européens » qui, à l'instar de ce que représente aux USA l'ICC, pourra constituer dans ce cadre de la CEE un véritable Tribunal des Transports chargé du contrôle et de l'application de la politique commune des transports, que les Ministres ont la tâche d'élaborer. » Pierre Brousse: *Les transports dans le Marché commun.* « Revue du Marché commun» N° 5, juillet/août 1958, p. 240

tion, dont le déclenchement a été, en outre, motivé par la constatation que la survie de l'Europe est liée à son unité; car demain, la concurrence internationale ne mettra plus en présence des Etats isolés, mais des groupes d'Etats aux économies complémentaires et organisées.

Alors que l'importance de l'enjeu s'aggrave, les disputes de clocher continuent à dominer les débats. A l'appui de ce conservatisme, on n'hésite pas à invoquer l'exemple de la survivance d'un tel régime conventionnel presque centenaire, pour écarter toute tentative de réforme. Paul Valéry avait raison quand il remarquait: « nous entrons dans l'avenir à reculons! »

Tous ceux qui participent au débat sur les transports se réclament de leur liberté. Mais toutes ces libertés au détail, aussi diverses que la multiplicité des interlocuteurs en présence, retrouvent un aspect commun dès que l'étiquette apparente tombe pour laisser apparaître celle des privilèges acquis.

C'est ici que se situe le vrai danger de la cristallisation ou de la sclérose des structures existantes; pour empêcher qu'il ne devienne catastrophique, il faut une transition d'ordre organique qui nous donnera, au bout du compte, une liberté aussi conforme que possible à l'intérêt de tous. Mais une telle entreprise n'a des chances de succès que si elle est conduite par des hommes de grande compétence, indépendants et doués d'imagination.

Conclusion

La CECA demeure la seule Communauté à base vraiment supranationale. Faut-il déduire des échecs successifs rencontrés par les divers plans, préconisant la création d'une Haute Autorité des Transports aux pouvoirs plus ou moins étendus, que les six gouvernements recherchent peu à peu des formes d'action moins communautaires? Et même dans les propositions de fondre les trois exécutifs en un (Euratom, CEE et CECA), ne faut-il pas voir l'idée d'effacer celui dont le caractère supranational est le plus marqué? Toujours est-il que la réticence des gouvernements est manifeste, dès qu'il est question d'abandonner à des autorités supranationales le pouvoir dont ils sont responsables devant leur pays.

L'examen des divers projets montre que l'idée de supranationalité en matière de transports allait s'édulcorant toujours davantage au gré des formules qui se succédaient. A Genève, le CTI est demeuré étranger à cette préoccupation: il reste fidèle à la procédure adoptée jusqu'à présent, c'est-à-dire celle d'ententes réalisées par voie conventionnelle, ou de recommandations formulées aux gouvernements intéressés. Il s'écarte de toute forme autoritaire ou supranationale, si ce n'est pour approuver certaines restrictions qui pourraient être apportées à la libre concurrence intégrale. Il défend donc le principe de liberté, mais sous un régime de libre concurrence réglementée.

La persévérance apportée par les auteurs de ces multiples plans et l'accueil réservé à leurs travaux par les assemblées communautaires témoignent de leur conviction d'experts, qu'il ne saurait y avoir de solution satisfaisante au problème

de la politique commune des transports au sein des Etats membres, en dehors d'un organisme commun, plus ou moins largement investi de pouvoirs supranationaux. Ils considèrent que les charges de production en matière de transports ne peuvent s'équilibrer automatiquement entre les pays et entre les modes. Il y a donc nécessité de diriger, parce que, estiment-ils à juste titre, l'industrie des transports, par ses caractéristiques particulières, n'obéit pas aux mécanismes habituels de l'économie.

En écartant ces divers projets, les gouvernements n'ont pas résolu la question; tout au plus ont-ils accordé un nouveau sursis au régime actuel qu'ils reconnaissent par ailleurs comme insuffisant. Mais comment définir cette réforme jugée souhaitable et quelles limites lui fixer?

Elle nécessitera une réglementation suffisante, afin qu'à l'échelon national d'abord, le choix de l'usager soit guidé, pour un transport donné, vers le mode le plus favorable à l'intérêt de la collectivité. Evidemment, les solutions ne sauraient être uniformes pour tous les pays. C'est pourquoi la définition d'une politique nationale des transports devra d'emblée tenir compte de ces différences d'un pays à l'autre. Il est donc indispensable que les adaptations internes soient étudiées dans une perspective permettant un raccordement harmonieux avec les systèmes extérieurs, et cela sur une assez longue période, tout en ménageant néanmoins la possibilité de procéder aux retouches nécessaires en cours d'expérimentation. Il faudra veiller à éliminer tout marchandage politique qui aboutit trop souvent à des concessions qui compromettent des solutions d'ensemble.

Pour l'heure, la présence d'un organisme nouveau apte à définir à l'intérieur de quelles limites devrait être tracée la politique commune des transports, n'est pas souhaitée. Comme nous l'avons vu, les travaux du Comité des Transports Intérieurs ou de la CEMT sont allés au-delà de ce que les gouvernements ont bien voulu concéder au titre des arrangements de nature à faciliter les échanges entre pays et à contribuer au rapprochement de ceux-ci dans le meilleur intérêt des collectivités respectives.

Il faut donc, pour commencer, informer l'opinion publique, pour qu'elle prenne conscience des problèmes qui engagent son avenir économique. Puis, dans l'intervalle, souhaiter que les événements ne placent pas les gouvernements devant des échéances qu'ils ne pourront plus honorer à des conditions conformes aux intérêts qu'ils défendent aujourd'hui. Car on peut avoir la nostalgie des diligences, mais la lune s'est considérablement rapprochée ces derniers temps.

Enfin, il faut élargir les pouvoirs d'un organisme coordinateur, dont les tâches auront été préparées et leur réalisation accélérée grâce aux décisions que les Etats et les professions prendront dans la perspective élargie de l'intérêt collectif, afin que les discussions ne s'ajournent constamment sur des désaccords nés de questions de prestige ou d'intérêts particuliers, mais pour qu'elles deviennent constructives dans le sens d'un meilleur service à la collectivité.

SECTION 5. LA COORDINATION ET LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Depuis les premiers jours où la compétition a été engagée entre les différents modes de transport, pouvoirs publics, économistes, techniciens se sont préoccupés et se préoccupent encore de trouver une solution à la coordination des transports.

Le problème demeure entier pour la plupart des pays. Les Pays-Bas ont mis sur pied une réglementation qui satisfait transporteurs et usagers et maintient les chemins de fer dans une situation financière saine et réussit le tour de force de ménager les intérêts de la collectivité. Mais peu d'Etats jouissent de conditions aussi idéales: forte densité, heureusement répartie, goût modéré de la population pour l'automobile, d'où un service-voyageurs par rail et par route abondant et bon marché. La Suisse a, par son relief, offert à ses chemins de fer une relative situation de monopole dans certaines régions, du moins jusqu'à ces dernières années. Cet avantage, ajouté à celui de l'électrification essentiellement, explique qu'à l'instar de celui des Pays-Bas, elle dispose d'un réseau dont les résultats financiers sont équilibrés.

Les Etats-Unis, pour leur part, ont mis sur pied un organisme de coordination: l'Interstate Commerce Commission (ICC). Le rapport Kapteyn souhaitait qu'une telle autorité fût instituée en Europe. Mais la solution américaine qui a été rendue possible, parce que l'unité politique existait déjà au moment où l'ICC fut constituée, n'a pas trouvé preneur, encore, sur notre continent.

N'existerait-il pas une issue, vers laquelle convergerait une certaine majorité, où la politique des transports pourrait davantage se laisser guider par des considérations d'économie d'entreprise surtout?

Les deux problèmes d'où naissent les principales objections tiennent à la manière dont doivent être réalisés

— la coordination des investissements

— le coût économique minimum pour la collectivité en partant des prix de revient.

1. La coordination des investissements

« L'investissement, acte d'initiative économique par excellence, conditionne à la fois la conjoncture présente (formation des revenus, fluctuation des prix, équilibre monétaire) et la capacité de production (donc, le pouvoir de consommation) future. » (1) Clé du plein emploi et source du bien-être à venir, il n'est pas surprenant que l'investissement demeure au centre des préoccupations de tout chef d'entreprise.

---

(1) Pierre Dieterlen: *L'Investissement*. Ed. Marcel Rivière, Paris, 1957, cité par Paris: « Le Monde »: *L'investissement, nœud de la vie économique*. 24/25 novembre 1957.

Pour sa part, le secteur des transports a besoin d'investissements considérables, dont l'ampleur dépasse généralement celle de n'importe quelle autre branche de l'économie. « Dans un pays moderne, le capital technique des transports dépasse dix fois son chiffre d'affaires annuel et atteint presque la valeur d'une année de revenu national, c'est-à-dire le cinquième du capital national. » (1) La moitié de ce volume est constituée par l'infrastructure.

Comme il n'y a pas une délimitation nette entre l'investissement et la consommation, il est fréquent de considérer comme des investissements les véhicules automobiles à usage privé qui ne sont pourtant que des biens de consommation durables.

D'une manière générale, les équipements dans les transports, pour une grande part, ont une longue durée de vie: ils hypothèquent l'avenir pour des décennies, non seulement en ce qui concerne l'infrastructure, mais également le matériel ferroviaire et fluvial. D'autre part, les équipements fixes et les équipements mobiles présentent des caractéristiques propres qui les différencient fondamentalement selon les modes de transport en présence. Il s'agit donc de justifier économiquement chacun des investissements pour éviter toute perte à la collectivité.

En outre, certains investissements décidés par les gouvernements en matière de transports obéissent parfois à des notions qui ne sont pas de rentabilité directe: prestige national, mise en valeur de régions sous-développées, etc.

Ces précisions étaient nécessaires pour montrer combien vaste est le domaine que la coordination des investissements entend prospecter. Pour être valablement résolue, elle ne doit pas seulement se limiter au secteur public, mais elle doit encore établir une harmonie entre celui-ci et le secteur privé et, pour l'ensemble, établir un rapport entre le développement de l'infrastructure et celui de l'équipement mobile. Il lui faut donc répondre à un certain nombre de questions qui sont premièrement d'ordre statistique:

— Délimiter les régions géographiques;

— Evaluer, à l'intérieur de chaque région, le trafic général, son volume, ses artères et le sens de son écoulement;

— Chiffrer les parcs-véhicules, selon leur capacité de chargement, leur âge et leur durée de vie encore à courir;

— En se basant sur un coefficient d'occupation optimal, rechercher quelles sont les zones géographiques où les parcs-véhicules sont pléthoriques ou déficitaires.

— Ensuite, évaluer les montants qui seront nécessaires pour remplacer les véhicules physiquement ou économiquement vieillis ou hors d'usage.

Il s'agit ensuite de passer à une appréciation qualitative chargée de déterminer

---

(1) Roger Hutter: *Réflexions sur l'organisation des transports.* « Politique étrangère » N° 5, octobre-novembre 1955, pp. 532/533.

a) du côté de la demande :

quel est le trafic qui n'est pas transférable; pour celui qui l'est, dans quelle mesure l'opération de transfert peut avoir lieu et, cas échéant, selon quel déroulement;

b) du côté de l'offre :

puisque l'offre n'est pas spontanément adaptable aux besoins de transports, s'il est possible de la limiter quantitativement et selon quelle courbe de trafic? Il y aura donc lieu d'estimer les besoins de transports, tout en veillant à conserver une certaine capacité de réserve, afin de faire face aux fluctuations saisonnières. Et pour ces besoins, déterminer quels sont ceux qui sont satisfaits et ceux qui ne le sont pas, soit à un prix exagéré, soit avec un service de qualité inférieure.

L'étude devra porter sur une période comportant des termes échelonnés dans le temps selon que la prévision de trafic met en cause soit l'estimation budgétaire, soit l'évaluation des besoins en matériel roulant, en effectifs, soit les programmes d'investissements d'installations fixes, etc., et englober une zone géographique étendue, afin, par des échanges, de pouvoir réduire l'importance du parc de réserve.

Les renouvellements ou l'acquisition d'unités supplémentaires ne seraient autorisés que si le trafic régional le justifiait. Ce qui suppose que les cadences d'amortissement devront être définies.

Une fois le trafic évalué et les véhicules, qui en ont la charge, ventilés et chiffrés selon les modes de transport, il sera alors possible de procéder aux estimations de l'infrastructure: les investissements ne seraient décidés que pour permettre un écoulement fluide et accéléré du trafic inventorié pour chaque catégorie de transports et selon le degré d'utilisation (1) de l'infrastructure et assurer les meilleures conditions de sécurité. La réduction des temps de parcours qui en résulterait entraînera une diminution de la capacité unitaire offerte, donc une utilisation plus économique du matériel roulant.

Toutes ces données, qu'il est indispensable de connaître si l'on veut procéder à des investissements sélectifs, doivent permettre

— d'édifier un programme qui soit quelque peu en avance sur le rythme de l'expansion économique — donc, de diriger les événements au lieu de les subir;

— d'éviter tout double emploi entre modes de transport.

Il y aurait lieu d'ajouter « ainsi qu'entre nations », mais les objectifs de la CEMT ne visaient qu'à confronter des études portant sur les grands investissements d'intérêt international. Elle n'entendait pas qu'un organisme international fût chargé de coordonner les investissements nationaux. Cela n'exclut toutefois pas que des conventions bilatérales permettant une appréciation qualitative des

(1) Ceci exclut que des investissements pour expansion puissent être ordonnés tant que le plein emploi ou la productivité optimale des installations existantes ne sont pas atteints.

projets en présence soient conclues. Au contraire, ainsi que nous l'avons vu, la CEMT favorise de tels rapprochements.

Les travaux de recherches auxquels il faut recourir préalablement à toute décision d'investissement ne doivent pas conduire à une économie des transports dirigée. Ils ne sont qu'un moyen de la politique des transports pour fixer ses options en toute sécurité de façon à réaliser une organisation des transports qui permet d'effectuer les transports prévus avec les coûts économiques les plus réduits.

Un régime de libre concurrence est souhaitable: il ne faut pas oublier que le rythme accéléré du progrès technique et l'évolution des besoins et des mœurs ont permis de réduire les coûts de transport pour la collectivité et d'améliorer la qualité des services. Cette évolution a été constante et les résultats acquis en matière technique l'attestent à eux seuls déjà. Néanmoins, le régime de libre concurrence doit souffrir un minimum de réglementation pour empêcher que l'économie ne soit troublée par les excès d'une compétition totalement débridée (1).

C'est pour éviter le retour de certaines erreurs passées que la CEMT, dans sa résolution, avait proposé que la coordination se réalise avant tout au stade des investissements. Cette préséance était commandée par le caractère pléthorique de l'appareil de transports européen.

L'offre est donc largement excédentaire. Pour aider au rétablissement de l'équilibre, les *chemins de fer* n'investiront que pour développer leur capacité technique et commerciale afin de renforcer leur vocation pour les transports de masse; ainsi ils bénéficieront de leurs avantages naturels que sont ceux de la grande série sur les lignes à grand trafic, avec la seule limitation du gabarit. Comme peu de lignes sont actuellement proches de la saturation et que le prix de revient du transport ferroviaire décroît au fur et à mesure que la production augmente, mais sans atteindre aucun minimum, même dans les prévisions de trafic les plus généreuses, les chemins de fer devraient disposer d'un volume de trafic suffisant pour qu'ils puissent maintenir un coût à la tonne-kilomètre qui ne soit contesté que par la navigation sur les grandes voies d'eau naturelles et les pipe-lines à grand rendement.

En revanche, les *véhicules routiers* profitant de la grande série au stade de la construction devront être dirigés là où les transports sont répétés, courts et peu pondéreux (2), et relayer le chemin de fer là où il manifeste sa faiblesse, notamment pour le porte à porte.

Une réglementation du *trafic au repos* est elle-même nécessaire pour que les investissements puissent garantir un parcage rationnel. Ceci ne signifie pas seulement une adaptation constante des emplacements conforme aux exigences croissantes des usagers automobilistes, mais un désencombrement progressif des centres habités de nature à accélérer le trafic et à ménager la santé des populations.

---

(1) Selon le mot d'ordre du néo-libéralisme: il faut *organiser la concurrence* non pour l'étouffer, mais pour mieux l'assurer. « L'Etat doit pareillement garantir les disciplines internes de l'ordre économique lui-même contre les excès de la liberté (ententes ou abus sociaux). » André Piettre: op. cit., p. 86.

(2) Louis Armand: *Les nouvelles orientations du chemin de fer*. « Synthèses 8 », décembre 1952, N° 91.

« On peut prétendre, sans paradoxe, que si l'automobile bénéficie des avantages de la grande série au stade de la construction, le chemin de fer, sur les grandes artères, en bénéficie déjà et en bénéficiera demain très largement, au stade de l'exploitation. »

Quant à la *voie d'eau*, ses compétences sont limitées par des impératifs d'ordre géographique, météorologique ou de saison. Elle doit être néanmoins mise en mesure, dans le cas de transports en vrac et lourds organisés sur de grandes distances ou même « pour des transports entre ports fluviaux sur des canaux peu fréquentés ne disposant pas d'installations d'expédition ou de réception permettant un transfert de trafic », d'assurer ces transports dans les meilleures conditions de rentabilité.

Demeurent les *pipe-lines*, dont les implantations nouvelles peuvent faire l'objet d'un examen décidant si les transports qu'ils se proposent d'assurer seront, au regard de l'économie générale, justifiés du point de vue technique, économique et financier.

D'une manière générale, pour être rentable, une politique d'investissements requiert des programmes établis sur plusieurs années, avec une souplesse suffisante, néanmoins, pour procéder aux réadaptations requises par des conditions nouvelles impérieuses et imprévisibles. Elle oblige donc les gouvernements à une certaine planification en fonction d'une évolution future des marchés, mais fondée également sur une connaissance préalable et concrète de la consistance présente des transports.

2. Prix de revient et tarifs

La collectivité aura ses intérêts bien défendus, si elle peut disposer d'un appareil de transports qui lui assure un service de qualité et lui occasionne des dépenses globales aussi réduites que possible.

D'une façon toute générale et pour autant que la politique des transports s'inspire de considérations exclusivement économiques, cette « minimalisation » des dépenses globales doit conduire à ne choisir pour un transport donné que le mode qui, pour la collectivité, entraîne le moindre coût économique.

L'objectif final de la coordination des transport est donc de « rechercher les éléments d'une politique tendant à l'utilisation des moyens de transport offrant, pour la collectivité, le *coût économique et social minimum*, par quoi il faut entendre la somme des coûts réels pour la communauté de tous les facteurs de production utilisés pour effectuer le déplacement complet des personnes ou des choses en cause. » (1)

Mais le seul procédé qui puisse guider l'usager vers ce moindre coût, c'est le tarif et le tarif publié. La collectivité n'y trouvera son intérêt que si ce tarif est proche du prix de revient. Proche, certes, car la tarification basée sur le prix de revient, ainsi qu'il découle de tout ce que nous avons dit précédemment (cf. Section 4), s'écarte avec des amplitudes en plus ou en moins de ce dernier. Puisque c'est le tarif, qui, avec la valeur d'usage, entraîne le choix de l'usager, il faudra veiller à ce que dans la grande majorité des cas, sinon dans tous, il représente bien le « coût réel du transport pour la Nation ». Il subsiste donc une incertitude,

(1) ECE/CTI, Résolution N° 163.

car il n'est pas toujours certain, dans le cas de deux transports substituables, effectués par un même mode ou par deux modes concurrents, que la différence des tarifs soit égale à la différence des coûts économiques et sociaux. Une certaine péréquation ne peut donc être évitée.

Cependant, ces dépenses globales que l'on veut aussi réduites que possible pour la collectivité, il s'agit de savoir d'abord comment les évaluer, ensuite comment les répartir sur chaque transport et, en troisième lieu, quelles incidences sur le coût économique minimum pour la collectivité, des transferts, des accroissements ou des réductions de trafic peuvent exercer.

C'est ici que les différentes doctrines interviennent et avec chacune d'elles la part d'arbitraire inévitable au vu du nombre de variables entrant en ligne de compte.

A. DE L'ÉVALUATION DES DÉPENSES

PRIX DE REVIENT ET COÛTS ÉCONOMIQUES

En recourant aux règles de la comptabilité industrielle, il doit être possible d'établir des prix de revient normalisés! Tel est l'avis exprimé par le Groupe de travail des prix de revient du CTI (1).

1. Principes de prix de revient normalisés

a) Installations et matériel

Evaluation des durées de vie en tenant compte à la fois de l'usure physique et économique.

b) Investissements non renouvelables

Calcul du seul intérêt, mais sur la valeur de récupération.

c) Investissements renouvelables

Calcul d'une annuité sur la valeur de remplacement diminuée de la valeur de récupération, à un taux i.

2. Coût économique d'un transport

En partant des prix de revient normalisés, il faut *déduire* les charges supportées par l'entreprise de transport mais imputables à la collectivité:

— impôts sur les transports ou impôts analogues y compris les droits de timbre, dans la mesure où ils sont supérieurs à ceux qui frappent un même transport effectué pour compte propre ou par un véhicule à usage privé;

— les impôts sur les carburants et sur les pneumatiques dans la mesure où ils excèdent les taux usuels des taxes sur le chiffre d'affaires ou taxes analogues et des droits de douane usuels;

— les taxes de circulation sur les véhicules;

(1) ECE/CTI, Document W/TRANS/247, Annexe 1, op. cit.

— les frais de contrôle ou d'examen technique, dans la mesure où ils dépassent le coût du service rendu;

— les taxes de coordination ou analogues;

— l'excédent des charges de retraités d'un réseau de chemin de fer par rapport aux charges qui incomberaient, en tenant compte des effectifs actuels du réseau, à une grosse entreprise industrielle du même pays dont le personnel aurait les mêmes salaires et les mêmes conditions de retraite que les agents ferroviaires;

mais *ajouter :*

+ les dépenses payées par la collectivité pour le compte de l'entreprise;

+ les impôts de caractère général dont est exonérée l'entreprise;

+ les dépenses d'infrastructure supportées par la collectivité pour le compte du moyen de transport en cause.

* * *

Il est intéressant de noter que les coûts économiques ne tiennent pas compte des dépenses qui relèvent seulement du passé. Ce qui permet de réduire au maximum les marges d'erreur et d'arbitraire. Ainsi le coût des infrastructures est établi d'après les dépenses annuelles réelles d'entretien, d'exploitation, de renouvellement et d'investissement, sans tenir compte des charges d'intérêt et d'amortissement sauf pour le matériel mobile, où cette méthode fait intervenir le montant annuel moyen des investissements nouveaux.

Ces « assouplissements », par rapport au calcul usuel des prix de revient en comptabilité industrielle, sont commandés également par les incertitudes considérables qui ne manqueraient pas de surgir dès qu'il s'agirait de distinguer entre installations renouvelables et non renouvelables, de déterminer les durées de vie et les valeurs de récupération.

D'autres simplifications seraient encore possibles, comme de faire intervenir, pour le matériel mobile des grandes entreprises, seulement les dépenses moyennes d'acquisition du matériel. Elles auraient l'avantage d'éliminer, dans les calculs, le taux d'intérêt dont le choix implique toujours un risque d'arbitraire.

En définitive, il n'y a de perfection que dans la théorie. La sagesse recommande d'user de critères aussi simples que possible, pour leur conserver le mérite de l'efficacité et leur faciliter une application prochaine.

B. DES MÉTHODES POUR RÉCUPÉRER DES DÉPENSES DANS LE CADRE DE LA COORDINATION

a) THÉORIE DES COÛTS VARIABLES OU DES PÉAGES

La solution du CTI, qui vient d'être exposée, partait de l'idée qu'une coordination des transports résolue par la voie tarifaire impliquait que soit réalisée d'abord l'égalisation des conditions de concurrence entre modes de transport.

Et le Groupe de travail chargé de cette question, examinant le cas de la concurrence entre le rail et la route, estimait que les conditions de cette compétition seraient faussées si les transports de marchandises par route ne payaient que les *dépenses marginales d'infrastructure* qu'ils entraînent, sans participer dans une assez large mesure aux frais généraux de la route. Il étayait cette constatation en déclarant « que les services réguliers de transports ont besoin pour vivre d'un minimum de trafic de base et que le problème de leur survivance se trouve ainsi posé. Pour évaluer les dépenses routières marginales dues aux transports de marchandises par route, il convient de se placer... dans l'hypothèse où le chemin de fer serait amené à cesser toute exploitation; le volume des transports routiers à grande distance et le montant des dépenses routières s'accroîtraient alors sensiblement. Le coût marginal de ce trafic supplémentaire, c'est-à-dire le rapport du supplément de dépenses au supplément de trafic, constitue, semble-t-il, le minimum des dépenses routières qu'il faut imputer au trafic routier actuel à grande distance... »

Cette forme d'imputation devrait intervenir surtout dans les cas où le chemin de fer se trouverait en déficit (1).

Cette manière de répartir les frais généraux d'infrastructure est jugée comme insuffisante par les partisans de la « Théorie des coûts variables ou des péages ». Ils sont d'avis que les tarifs offerts doivent refléter « les coûts variables du transport en cause (2), c'est-à-dire, qu'ils doivent varier sur les divers modes de transport comme y varient les dépenses supplémentaires nécessitées par ce transport: à cette fin, le total des frais fixes de l'entreprise et des péages qu'elle paie à la collectivité, déduction faite de la partie du péage qui couvre les dépenses marginales d'infrastructure à la charge de cette collectivité, doit être le même, pour un transport déterminé, sur tous les modes de transport en concurrence » (3).

Les dépenses supplémentaires de la collectivité qui sont nécessaires pour un transport, c'est ce qui est désigné comme le coût économique marginal du transport. Il faut donc que les tarifs offerts varient entre eux comme les coûts économiques marginaux, ou, en d'autres termes, « qu'ils soient égaux à la somme des coûts économiques marginaux et d'un péage, péage qui peut différer selon les transports mais qui, pour un même transport, doit être égal sur tous les modes de transport ».

Il s'agit donc, si aucune subvention n'est accordée au chemin de fer, de veiller à ce que les dépenses, dont seront chargés les autres modes de transport, ne comprennent pas seulement l'imputation de leurs propres charges d'infrastructure ou ne se bornent pas uniquement à contrebalancer les charges de service

---

(1) ECE/CTI, doc. cit., p. 17.

(2) « ... le prix de revient peut se décomposer en deux parties: l'une fixe et l'autre variable. A la première se rapportent les dépenses d'intérêt et d'amortissement du capital d'établissement ainsi qu'une bonne part des dépenses d'exploitation. L'usure du matériel roulant, par exemple, ne dépend pas uniquement du trafic. ... Lorsque le trafic se maintient au-dessous d'une certaine limite, une partie importante des dépenses d'exploitation reste constante, ou tout au moins ne croît pas proportionnellement à l'augmentation du trafic. Le reste, et c'est *la partie variable*, ne croît lui-même que lorsque l'augmentation du trafic est assez forte pour nécessiter la construction de nouveaux wagons, l'engagement d'équipes de personnel supplémentaire, par exemple. » Armand Paillard, op. cit., pp. 8/9.

(3) ECE/CTI, doc. cité, p. 28.

public qui incombent aux chemins de fer, mais qu'ils soient l'équivalent des frais fixes du chemin de fer.

Il est reproché à cette théorie d'être favorable au chemin de fer, parce qu'il est de tous les modes de transport celui qui a les plus grosses charges de frais fixes, et de grever inutilement le trafic routier et fluvial, où les prix de revient marginaux d'expansion des entreprises sont très voisins des prix de revient totaux.

b) Comme les dépenses d'infrastructure constituent l'essentiel des frais fixes, certains auteurs ont proposé la

NEUTRALISATION DES FRAIS D'INFRASTRUCTURE (1).

Poussée à l'extrême, cette théorie permettrait la mise en commun des dépenses fixes des modes de transport et présenterait le danger d'enfler démesurément les investissements.

En revanche, elle peut être utile, s'il s'agit de catégories de transport qui peuvent sans difficulté utiliser l'un ou l'autre des modes de transport en concurrence. Elle peut également être appliquée, lorsque l'infrastructure du mode de transport, qui a les dépenses fixes les plus importantes, est encore loin d'être saturée sur les relations en cause et lorsque l'arrêt de l'exploitation de ce mode de transport, sur ces relations, serait une impossibilité économique et sociale (2).

C. POUR TERMINER...

L'angoisse ne se trouve guère dissipée à la suite de la lecture de ces différents exposés: prix de revient intégral, coût marginal (3), principe de l'égalité des péages, etc. A partir de quelle formule répartir les dépenses? Car, on s'en doute, ces parts peuvent être différentes pour la même prestation, selon le système auquel on aura fait appel! Il en est de même pour les conclusions touchant à la politique de tarif et de coordination, en définitive à tout l'édifice de la politique des transports.

« On sait que le choix de ces clés de répartition est principalement une question d'appréciation. Cela signifie qu'objectivement, il n'existe pas de raison obligatoire, qui prescrive le choix d'une certaine solution. Une démonstration résolue est remplacée par une appréciation personnelle, une convention devenue familière ou la prescription légale. Les « raffinements » tant prônés du calcul des dépenses ne peuvent que voiler, mais non supprimer cette lacune, car il ne s'agit

---

(1) Karl Ottamnn: *Neutralisation der Wegekosten.* « Annales suisses d'économie des transports », N° 4/1959.

(2) ECE/CTI, annexe 4, document cité.

(3) Selon la définition de Roger Hutter: « Le coût marginal est la variation des dépenses en fonction de la production; il comprend toutes les dépenses qui sont directement liées à la production: matières premières incorporées, main-d'œuvre utilisée et capitaux consommés, ainsi que la fraction des autres dépenses qui varie indirectement avec le volume de la production. » Conférence du 3 mars 1960: *Le principe du coût marginal dans la formation des prix de transport; son rôle dans la coordination des transports.* Assemblée générale de l'Institut pour la science des transports de l'Université de Cologne.

pas d'un manque de précision empirique, mais de clarté logique. Il en résulte que les conclusions de politique des transports découlant de la comparaison des parts aux dépenses totales sont dans une même mesure arbitraires. On aura d'emblée des doutes au sujet de décisions de politique de transport reposant sur un fondement aussi fragile. » (1)

Le professeur Niehans considère donc comme fausses les participations aux dépenses totales « en tant qu'indicateur pour la politique des transports ». Elles peuvent même différer fondamentalement dans les cas d'augmentation ou de diminution de trafic entraînant des réductions ou des accroissements de dépenses. En effet, dans le cas d'un transfert de trafic du rail sur la route, il n'est pas certain que l'économie de dépenses qui en résulte pour le chemin de fer soit plus grande que le supplément de dépenses que la route va enregistrer. Il peut donc s'ensuivre une augmentation des dépenses totales du transport. Or, « du point de vue de la politique des transports, ce sont précisément ces dépenses supplémentaires ou inférieures qui sont décisives ».

Comme fondement de la politique tarifaire d'une entreprise ou de la politique des transports, cette règle est contestée par le professeur H. R. Meyer (2). Partant du point de vue que le problème majeur pour une industrie est d'utiliser la capacité disponible de la manière la plus économique, pour pouvoir, dans une deuxième étape, y conformer sa politique des investissements, il estime que le calcul des prix de revient n'est qu'un moyen pour déterminer la politique tarifaire et que celle-ci est trop complexe, pour qu'elle puisse être guidée seulement par les prix de revient moyens complets et encore moins par les dépenses supérieures et inférieures dans le sens exposé par le professeur Niehans. L'objectif de la direction d'entreprise et des calculateurs est de tendre vers la couverture des dépenses globales.

Dans notre cas, il s'ensuit qu'il n'est pas indispensable que chaque prestation de transport couvre la totalité de la part de prix de revient qui lui incombe, mais bien que chaque entreprise couvre l'ensemble de ses dépenses. La conséquence logique, c'est une politique générale de prix analogues aux prix de revient, sans qu'elle ait besoin d'être réalisée dans chaque cas particulier.

Avec cette conclusion, nous nous retrouvons au point de départ. Sans contester la nécessité d'une certaine péréquation tarifaire, faute de mieux en l'état actuel des choses, il faut reconnaître, toutefois, que son principe est une des graves causes du déficit du chemin de fer. Il ne s'agit plus aujourd'hui de retomber dans les erreurs passées, mais de faire en sorte, que le jeu de la politique tarifaire, élément de la politique des transports, ne vienne rompre le lien entre le tarif et le prix de revient et empêche, finalement, d'obtenir une distribution du trafic qui soit rationnelle, évite des investissements antiéconomiques et demeure conforme à l'intérêt de la collectivité.

Si ce lien ne peut être établi — ou rétabli — il est évident que la possibilité

---

(1) Jurg Niehans: *Politique erronée des transports résultant d'un faux calcul des dépenses.* Bâle: « Journal pour le transport international » N° 36/5 septembre 1958.

(2) H. R. Meyer: *Richtige Kostenrechnung in einer richtigen Verkehrspolitik.* Texte polycopié, distribué par la Maison suisse des Transports à Berne.

de prendre les prix de revient comme base de la tarification est exclue. Pour répondre à cette question, il faut distinguer deux cas:

a) le prix du tarif est inférieur au niveau des prix de revient;

b) le prix du tarif est supérieur à celui-ci (1).

Dans le 1er cas, il s'agit de l'exécution de services non rentables au profit de certains intéressés ou groupe d'intéressés. Si l'Etat entend, pour diverses raisons qui ne sont plus strictement économiques, maintenir en service des lignes à un tarif établi au-dessous du prix de revient, il doit bonifier la différence au mode de transport soumis à cette obligation. Dans ces conditions, il ne s'agit pas d'une subvention à ce mode, mais d'un subside indirect aux usagers intéressés. La subvention sera directe, si l'Etat autorise le mode de transport à ramener ses tarifs au niveau des prix de revient, mais dédommage ceux dont les intérêts sont lésés.

Le deuxième cas puise son origine dans la nécessité où le chemin de fer s'est trouvé de compenser les pertes subies dans le premier cas par des tarifs fixés, pour d'autres services, au-dessus du prix de revient. C'est le terrain d'élection où les autres modes de transport peuvent largement s'exercer au jeu de la concurrence et « écrémer » le trafic.

De ces constatations, M. van Gunst tire la règle que « les chemins de fer peuvent établir leurs tarifs selon le principe du prix de revient si et, dans la mesure où les services d'utilité publique non rentables qu'ils rendent leur sont remboursés sur la base des prix de revient, ou si des subsides sont accordés directement aux intéressés, afin que ces services cessent d'être non rentables ».

Tout en partageant l'avis, que le prix de revient doit demeurer la base fondamentale sur laquelle la coordination des transports peut être échafaudée, nous pensons qu'il ne faut pas hésiter à recourir à d'autres techniques de transport, si celles-ci peuvent assurer des services à un prix de revient inférieur à celui des chemins de fer, plutôt que de rembourser ceux-ci ou de subventionner les intéressés ou les groupes d'intéressés lésés.

En définitive, il faut constamment tendre vers un accroissement de la productivité du personnel et du matériel, vers toute mesure qui contribue à réduire le coût économique et social global.

CONCLUSION

La leçon générale révélée par l'étude à laquelle il vient d'être procédé, démontre que l'économie, livrée à l'incohérence des textes et au chaos des concurrences, utilise mal les transports qui sont, en outre, trop chers pour les usagers aussi bien que pour les Etats.

Il s'avère donc que la définition d'une politique de coordination des trans-

(1) G. H. Dijkmans van Gunst: *La tarification en fonction de la notion de service public et le principe du prix de revient.* Annexe C du rapport Kapteyn déjà cité.

ports non seulement est souhaitable, mais nécessaire. Elle le devient d'autant plus que la nouvelle entité économique que constitue la CEE implique une réadaptation des réseaux de communication, en fonction des nécessités économiques propres à ce grand marché. — Ce problème demeure pour l'instant étranger aux préoccupations de l'AELE.

Cela obligera à faire sauter les cloisonnements plus ou moins étanches des différents réseaux nationaux, à assurer la continuité équivalente à chaque raccordement, à rendre homogènes les caractéristiques structurelles des voies de communication, au-delà de la barrière élevée par la frontière politique.

Les impératifs nécessitent donc des prévisions d'investissements devant éviter les suréquipements et les doubles emplois, qui, outre qu'ils aggravent le coût économique et social des transports, lèsent de surcroît les intérêts des utilisateurs.

La coordination a ainsi pour tâche la recherche du moindre coût économique. Mais celui-ci ne saurait être dissocié du respect de la vérité des prix et de la mise en application d'un programme d'investissements cohérent et hiérarchisé en fonction de la rentabilité réelle pour la collectivité.

La *vérité des prix* conduira à ajuster les prix de vente aux prix de revient, sans exclure la possibilité d'interventions directes ou indirectes (fiscalité, subventions) pour les relations ou les catégories de trafic, les zones géographiques qui méritent appui dans le cadre d'une politique concertée, de développement d'une région par exemple.

Quant à la *coordination des investissements* commandée par l'adaptation des infrastructures des transports à la nouvelle géographie économique qui se dessine, elle ne créera ou ne stimulera harmonieusement les courants d'échanges commerciaux et touristiques, que si elle est rentable pour la collectivité.

Cette condition n'est toutefois réalisable que si le volume du trafic a été préalablement étudié quant à son évolution, sa nature et sa répartition entre les différents modes de transport. C'est seulement après cet examen qu'il sera possible de diviser le travail dans les transports, de développer les collecteurs ou d'en former de nouveaux en faisant appel à tous les coûts devant être pris en considération pour l'établissement des prix de revient de chacune des techniques de transport, excluant dans ce calcul, cela va de soi, les dépenses étrangères à la notion de transport économique.

Si la discussion souhaite sincèrement aboutir à la coordination ainsi définie, c'est-à-dire conforme à l'intérêt de la collectivité, toute invocation des grands principes (liberté de choix de l'usager, liberté des frets...) est vaine. Ceux-ci seront l'aboutissement naturel de l'effort que chacun aura consenti en faveur de la solution commune. Car « la liberté n'est pas au commencement, mais à la fin. La liberté est le fruit du bon ordre » (1).

---

(1) Pierre Gaxotte: *Propos sur la liberté.* « Thèmes et variations ». Edition Fayard, Paris.

Imprimé en Suisse

AUTEURS ET DOCUMENTS CONSULTÉS

Les Actes du Rhin: *Traités, conventions, lois et règlements principaux, concernant la navigation sur le Rhin et les voies navigables d'Europe occidentale*, Editions de la Navigation du Rhin, Strasbourg, 1957.

L'année ferroviaire 1960, Librairie Plon, Paris.

ARMAND, LOUIS: *Les nouvelles orientations du chemin de fer*, Synthèses 8, décembre 1953, N° 91. *Les techniques à la conquête économique des grands continents*, Exposé fait à Paris, à la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale, 10 mars 1955.

AUTENRIETH, Dr: *Voraussetzungen und Aufgaben einer europäischen Verkehrsgemeinschaft*, Internationales Archiv für Verkehrswesen, N° 7/1953.

BENOIT, JACQUES: *La conférence de Belgrade et le statut sur le Danube*, Revue de la navigation intérieure et rhénane, septembre-octobre 1947.

BERNELLE, ADRIEN: *Matériel linguistique des chemins de fer russes*, Larousse: Vie et Langage, Paris, N°98/1960.

BONNEFOUS, EDOUARD: *L'Europe face à son destin*, Edition du Grand Siècle, Paris, 1952. *L'idée européenne et sa réalisation*, Edition du Grand Siècle, Paris, 1950.

BROTTE, PIERRE: *La Meuse*, Les Cahiers de Bruges, IIIe et IVe trimestres 1956.

BROUSSE, PIERRE: *Les transports dans le Marché commun*, Revue du Marché commun N° 5/1958. *Les problèmes actuels des transports par eau en Europe*, Journal de la Marine marchande, 16 février 1956.

Chambre de Commerce internationale, Paris: *La coordination des transports dans la communauté, Politique générale des transports*, doc. N° 194/1958.

CHARRETON, R.: *Les aspects techniques et économiques du transport par pipe-line*, Lausanne, conférence du 21 novembre 1959.

Communauté Economique Européenne (C.E.E.) — Commission: *1er, 2e et 3e Rapports généraux sur l'activité de la Communauté*, Bruxelles, 17 septembre 1958/1961.
Rapport sur la situation économique dans les pays de la Communauté, Bruxelles, septembre 1958.
Recommandations de la Commission en vue du développement de l'infrastructure des transports dans le cadre de la Communauté, Bruxelles, doc. VII/COM (60) 76 final, 21 juin 1960.
Rapport sur la situation de l'information statistique en matière de transports dans les pays de la Communauté, Bruxelles, doc. VII/COM (60) 41, 15 mars 1960.

Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (C.E.C.A.): *1er, 2e, 3e, 4e, 5e, 6e et 7e rapports généraux sur l'activité de la Communauté*, Luxembourg, 11 avril 1953/1 février 1959.

Conférence Européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.) *1er, 2e, 3e, 4e, 5e, 6e et 7e Rapports d'activité de la Conférence*, Paris, 25 janvier 1955/mars 1961.
V Résolutions sur la situation financière des chemins de fer, Paris, 16 mai 1957.
IX Résolutions, Paris, 20 octobre 1959.

La coordination des transports dans le Rapport Rueff-Armand, Revue Transports, Paris, nov. 1960.

La coordination des transports dans la Communauté: Le point de vue des administrations ferroviaires des pays associés dans la Communauté, Bruxelles, décembre 1959.

CORNIGLION-MOLINIER: *La Conférence européenne des Ministres des Transports*, Politique étrangère 21, janvier-février 1956.

DAUTRY, RAOUL: *Regards sur les transports*, Bulletin UIC 4/5, 1933.

DEN HOLLÄNDER, Dr Ir. F. Q.: *Cinq années de Trans-Europ-Express*, L'Année ferroviaire 1960, Librairie Plon, Paris.

DERRUAU, MAX: *L'Europe*, Librairie Hachette, Paris, Collection Les Cinq Parties du Monde.

DEVAUX, PIERRE: *Les chemins de fer*, Les Presses universitaires de France, Paris, 1949, Collection « Que sais-je?... »

DIETERLEN, PIERRE: *L'investissement*, Edition Marcel Rivière, Paris, 1957.

DIJKMANS VAN GUNST, G. H.: *La tarification en fonction de la notion de service public et le principe du prix de revient*, Rapport fait au nom de la Commission des transports sur la coordination des transports européens, Annexe C, Bruxelles, novembre 1957, document N° 6, 1957-1958.

La doctrine tarifaire de la communauté, Revue générale des chemins de fer, Paris, janvier 1955.

DREYER, GEORGES: *Les chemins de fer et les transports routiers de voyageurs en trafic international*, Bulletin UIC 1951, pp. 24-32.

DROUIN, PIERRE: *Les industriels américains aménagent leur « plate-forme » dans l'Europe du Marché Commun*, Le Monde, Paris, 13-14 mars 1960.
Même sans « guerre commerciale » entre les Six et les Sept, les courants d'échanges pourraient se modifier, Le Monde, Paris, 4-5 décembre 1960.

DUTOIT, BERNARD: *L'aviation et l'Europe*, Centre de recherches européennes, Lausanne, janvier 1959.

E.C.E./C.T.I.: Commission Economique pour l'Europe / Comité des Transports Intérieurs: *La coordination des transports*, Genève, doc. W/Trans/247, 10 juin 1958.

ESSO: *Die grosse Stafette über das Transportwesen der Mineralölindustrie*, Tirage à part de Esso-Magazine, N° 4/1958.

Europeus: *La crise de la zone de Libre-Echange*, Collection Tribune Libre N° 43, Librairie Plon, Paris, 1959.

L'évolution de l'organisation internationale des transports, Bulletin de l'UIC, Sept.-oct. 1955.

FAVRE, JOHN: *La coordination tarifaire*, Lausanne, conférence du 21 novembre 1959.

Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (ITF): *Problèmes nationaux et internationaux de la politique des transports. Le point de vue des organisations syndicales d'ouvriers des transports*, Editions Pharos, Schwabe S.A., Bâle, 1958.

FELDT, KJELL OLOF: *Le coût des accidents routiers en Suède*, Revue internationale de la circulation et de la sécurité routière, Eté 1959, vol. VII, N° 3.

FOHR VON BISSING, Dr W. M.: *Verkehrspolitik*, Edition Walter de Gruyter et Cie, Berlin, 1956.

FROHNE, Dr E. h. E.: *Die europäischen Eisenbahnen. Vereintes Europa auf der Schiene*, Edition spéciale d'Europa Verkehr, 1957.
Die gemeinsamen Probleme des europäischen Eisenbahnverkehrs, Die Bundesbahn, janvier 1955.

GAXOTTE, Pierre: *Routes, chemins de fer, centralisation*, L'Année ferroviaire 1960, Librairie Plon, Paris. — *Propos sur la liberté*, Thèmes et Variations, Ed. Fayard, Paris.

GOORMAGHTIGH, JOHN: *L'Europe, terrain d'expérience en matière d'organisation internationale*, Revue de l'Institut de Sociologie, Bruxelles 1954, N° 4.

GRAFF, RENÉ: *Les liaisons Rhône-Rhin devant l'Union des chambres de commerce rhénanes*, Revue de la navigation intérieure et rhénane, N° 18/1960.

GUEX, HENRIETTE et ANDRÉ: *Rhin*, Librairie Marguerat, Lausanne, 1958.

HARTLEY, A.-G.: *Le transport par pipe-line*, Revue Transports, Paris, N° 36/1959.

HARTMANN, J.: *Où en est la liaison fluviale Rhin-Danube?* Les Cahiers de Bruges, IIIe/IVe trimestres 1956.

HUTTER, ROGER: *Réflexions sur l'organisation des transports européens*, Revue Politique étrangère 20, N° 5/1955.
Le principe du coût marginal dans la formation des prix de transport; son rôle dans la coordination des transports, Cologne, conférence du 3 mars 1960.
Le Tunnel sous la Manche, L'Année ferroviaire 1960, Librairie Plon, Paris.

L'intégration des transports européens, Revue de la navigation intérieure et rhénane, N° 1/1956 et Transports, N° 41/1955.

KAPTEYN, PAUL J.: *Rapport fait au nom de la Commission des transports sur la coordination des transports européens*, Bruxelles, novembre 1957, doc. N° 6/1957-1958.

KATZAROV, K. prof.: *Das völkerrechtliche Statut der Donau*, Neue Zürcher Zeitung, Zurich, N° 3891/12 décembre 1959.

KLAER, WERNER: *Les répercussions de la C.E.C.A. sur les transports européens*, Hambourg, Conférence du 16 février 1956.
La révolution est un état permanent dans les transports, Revue Verkehr, N° 42/1960.

KORMOSS, I. B. F.: *La Moselle*, Les Cahiers de Bruges, III^e/IV^e trimestres 1956.
Orbis Terrarum Europae, Oeconomie. Carte de L'Europe, Editions de Visscher, Bruxelles, 1955.

LAMBERT et CARMOUZE: *La révision de la Convention EUROP*, Bulletin UIC 1955.

LEMAIRE, MAURICE: *A la recherche d'une organisation européenne des transports*, Monde nouveau 10, novembre 1955.

LEFEBVRE DES NOËTTES, Cdt: *L'attelage à travers les âges*, 1931.

LE LANNOU, MAURICE: *L'Europe et les voies de navigation intérieure*, Les Cahiers de Bruges, III^e et IV^e trimestres 1956. — *Le Rhin*, Les Cahiers de Bruges, III^e et IV^e trimestres 1956.

LE VERT, PAUL: *Les problèmes de transport en Europe et le rôle de la Commission Economique pour l'Europe*, Revue de Droit Social N° 8, 1955 et document E.C.E./C.T.I., Me 160.57.
Obligations de service public et libre concurrence des divers modes de transport, Annales 1957.
Idées fausses et faux dilemmes en matière de coordination des transports, Lausanne, Conférence du 21 novembre 1959.

DE LUBAC, R. P.: *Le drame de l'Humanisme athée*, Editions Spes, Paris, 1950.

MAIER, D^r: *Der Verkehr in der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft*, Die Bundesbahn, N° 12/1957.

Le Marché Commun et l'Euratom, Chronique de politique étrangère, Volume X - N^os 4 à 6/1957, Institut royal des relations internationales, Bruxelles.

MERMET, EUGÈNE: *La réglementation des wagons particuliers*, Bulletin UIC, 1956.

MEYER, H. R., prof.: *Richtige Kostenrechnung in einer richtigen Verkehrspolitik*, Maison suisse des Transports, Berne, 1960.

MÜLLER, W.: *Les compétences de la C.E.E. sur le Rhin*, Revue Strom und See, N^os 7/8, 1960.

Nations Unies, Département des affaires économiques: Division des Transports: *Actes, Textes et Conventions en rapport avec les questions de transports.*

NIEHANS, JÜRG, prof.: *Politique erronée des transports résultant d'un faux calcul des dépenses*, Transport, N° 36/1958.

O.E.C.E.: *Dix ans de coopération: Réalisations et perspectives*, Paris 1958.
Rapport sur la possibilité d'instituer une zone de libre-échange en Europe, Paris, 1957.
L'Europe aujourd'hui et en 1960, Paris, 1957.
L'Energie en Europe: nouvelles perspectives, Paris, 1960.

O.E.C.E.: *Le Tourisme en Europe*, Paris, février 1955, janvier 1956, décembre 1956, nov. 1957.

Office statistique des communautés européennes: *Transports des produits du Traité de la C.E.C.A., Année 1958*, document 5890/2/59/1, Luxembourg, octobre 1959.
Transports des produits pétroliers, Années 1956 et 1957, document 3800/59F, Luxembourg, août 1959.

OSBORNE MANCE, Sir H.: *Organization of Inland European Transports. Some recent developments*, Modern Transport, 1954.

OTTMANN, KARL D^r: *Supranationale Eisenbahnen*, Internationales Archiv für Verkehrswesen, N° 20/1955. — *Neutralisation der Wegekosten*, Annales suisses d'Economie des Transports, N° 4/1959.

PAILLARD, ARMAND: *Les tarifs de chemin de fer en matière de marchandises. Etude économique et historique*, Librairie F. Roth & C^ie, Lausanne 1945.
La technique des transports dans les affaires, Leçon inaugurale, 5 novembre 1947: Imprimerie Charles Corbaz, Montreux, 1947.
La collaboration ferroviaire internationale, Die Wirtschaft, Genève, 1957.

PERROUX, FRANÇOIS: *Les formes de concurrence dans le Marché commun*, Sirey, Paris, 1958.

PIETTRE, ANDRÉ: *Pensée économique et Théories contemporaines*, Dalloz, Paris, 1959.

PORTMANN, M.: *Suppression, protection et remplacement des passages à niveau*, Le Cheminot, N° 25, 1959.

POUSSIN, ROGER: *Le Langage du Rail*, Vie et Langage, Larousse, Paris, N° 84, 1959.

REBOTIER, MONIQUE: *L'Escaut.* — *La Suisse et les voies d'eau*, Les Cahiers de Bruges, III^e/IV^e trimestres 1956.

RENZETTI, GIUSEPPE: *Les Transports dans le Marché commun*, Europäische Wirtschaft N° 18/1959.

RIEBEN, HENRI: *L'Europe unie, Objectif et espoir de notre génération, Perspectives économiques*, Collection Tribune Libre N° 42/1959, Librairie Plon.
La Suisse au cœur de l'Europe unie, La Suisse Horlogère N° 3, Edition internationale, La Chaux-de-Fonds 1958.
Des ententes de maîtres de forges au Plan Schuman, Coopérative Les Presses de Savoie, Ambilly, 1954.
C.E.C.A. — Equilibre européen et solidarité mondiale, Centre de recherches européennes, Lausanne, 1959.

ROSIERS, PIERRE: *L'intégration des transports par les Communautés européennes*, Transports N° 39, 1959.

DE ROUGEMONT, DENIS: *L'aventure occidentale de l'homme*, Edition Albin Michel, Paris, 1957.

RUEFF, JACQUES: *Une mutation dans les structures politiques, le marché institutionnel des communautés européennes*, Sirey 1958: « Le Marché commun et ses problèmes ».

SALIN, EDGAR: *Frédéric List, La Communauté européenne et la Zone de libre échange*, Centre de recherches européennes, Lausanne, 1960.

SCHALLER, ALFRED: *Bâle et la Navigation du Rhin*, Bulletin bi-mestriel 55 de la Société belge d'Etudes et d'Expansion, 1956.

SCHAUS, LAMBERT: *Les transports dans la C.E.E.*, Bulletin de la Commission Economique Européenne N° 5/1960.

SCHWAMM, HENRI: *La coordination des transports européens*, Revue politique et parlementaire, juillet 1955.

SEDILLOT, RENÉ: *Survol de l'Histoire du Monde*, Collection Les Grandes Etudes historiques, Librairie Arthème Fayard, Paris, 1949.

SEEBOHM, Dr: *Probleme der europäischen Zusammenarbeit im Verkehr*, Zeitschrift für Binnenschiffahrt N° 7/1957.

SEIDENFUS, H. S.: *Energie und Verkehr*, Kyklos-Verlag, Basel, 1960.

SINARD, PIERRE: *Problèmes agricoles européens*, E.C.E./Genève, document Me 160.57.

SMEED, R. J.: *Les taux d'accidents*, Fédération routière suisse, doc. Sq. 46b.

SOMMER, GERHARD, Dr: *Qu'appelle-t-on histoire du trafic et dans quel but l'étudie-t-on?*, Europa Verkehr, 1956.

STORKE, Dr (Hambourg): *S'adapter à la situation : une proposition pour la formation des frets dans la navigation intérieure.*

La suppression des discriminations dans les transports, Transports, Paris, N° 41/1959.

TAPERNOUX, BENJAMIN: *La Vie Internationale*, Chronique des Annales suisses d'Economie des Transports, 1953-1960.

TESSIER, JACQUES: *Les problèmes sociaux*, Edition Sirey 1958: « Le Marché commun et ses problèmes ».

UDINK, B.: *Les perspectives du Marché européen des transports*, Revue de la navigation intérieure et rhénane, N° 22/1960.

Union internationale des Chemins de fer: *Le problème de la situation financière des chemins de fer*, Paris, octobre 1957.

VAN GILS, Ir F. L.: *Caractéristiques des routes ordinaires*, Revue Intern. de la Circulation et de la Sécurité routière, Vol. IV, N° 3/1958.

VILLEY, DANIEL: *Le Marché Commun dans l'optique européenne*, Edition Sirey 1958: « Le Marché commun et ses problèmes ».

VON KÖPPEN, URSULA: *Pourquoi et à quelles fins une conférence économique de la navigation rhénane?* Zeitschrift für Binnenschiffahrt N° 6/1959.

WALTER, ROBERT: *Les transports et les ports de mer dans le Marché commun*, Lloyd Anversoirs, 28 novembre 1960.

WIGNY, PIERRE: *Un témoignage sur la Communauté des Six*, 16 février 1957.

Journaux et périodiques

Annales suisses d'économie des transports, Zurich.
Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin.
Basler Nachrichten, Bâle.
Bulletin de la Communauté Economique Européenne, Bruxelles.
Bulletin d'Information du Centre d'information des chemins de fer européens, Paris.
Bulletin de la Société belge d'études et d'expansion, Liège.
Bulletin des transports internationaux par chemins de fer, Berne.
Bulletin de l'Union internationale des chemins de fer, Paris.
Die Bundesbahn, Darmstadt.
Cahiers de Bruges, recherches européennes, Collège d'Europe, Bruges.
Courrier de la Normalisation, Paris.
Deutsche Verkehrszeitung, Hambourg.
Droit social, Paris.
The Economist, Londres.
Etudes et Conjonctures (Economie mondiale), Paris.
Europa Verkehr, Darmstadt.
Europäische Staats- und Wirtschaftszeitung, Berlin.
Hotel-Revue, Bâle.
Informations économiques, Lausanne.
Internationales Archiv fur Verkehrswesen, Mainz.
International Road Federation (revue annuelle), Londres.
Journal of the Institute of Transport, Londres.
Journal de la Marine Marchande, Paris.
Journal de la Navigation fluviale et maritime, Paris.
Journal pour le Transport international, Bâle.
Journal des transports, Paris.
Lloyd Anversois, Anvers.
Modern Transport, Londres.
Le Monde, Paris.
Le Monde nouveau, Paris.
National-Zeitung, Bâle.
Navigation et Trafic mondial (Schiffahrt und Weltverkehr — avant 1951), Bâle.
Neue Zürcher Zeitung, Zurich.
Perspectives, Paris.
Politique étrangère, Paris.
Revue économique franco-suisse, Paris.
Revue générale des chemins de fer, Paris.
Revue internationale de la circulation et de la sécurité routière, Londres.
Revue de la navigation intérieure et rhénane, Strasbourg.
Revue politique et parlementaire, Paris.
Die Rheinschiffahrt, Mannheim.
Schiene und Strasse, Dortmund.
Strom und See, Bâle.
La Suisse Horlogère, Edition internationale, La Chaux-de-Fonds.
Synthèses, Bruxelles.
Die Tat, Zurich.
Traffic World, Washington.
Transmondia, La revue de tous les transports, Paris.
Transports, Paris.
Verkehr, Vienne.
Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Duisbourg.
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Cologne.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

HOMMAGES 7

INTRODUCTION 9

CHAPITRE PREMIER LES TRANSPORTS: RÉALITÉS

Section 1: Evolution historique

A. *L'homme et les transports:*

1. L'influence chrétienne 17
2. Les débuts routiers du chemin de fer 19
3. Les conquêtes du chemin de fer 19
4. La naissance de l'automobile 20

B. *Les rapports internationaux*

1. La navigation fluviale:
   a) Le Rhin 20
   b) Le Danube 22
2. Les chemins de fer 23
   a) Les accords internationaux pour l'échange du matériel de transport 24
      aa) L'Unité Technique 25
      bb) Le Règlement R.I.V. et la Convention R.I.C. 25
   b) La Conférence européenne des Horaires 26
   c) La C.I.M. et la C.I.V. 26
   d) L'Union Internationale des Chemins de fer 27
   e) L'Association du Congrès international des chemins de fer 27
3. La Compagnie Internationale des Wagons-Lits 27
4. De la S.D.N. à l'O.N.U. 28
5. La route 29

C. *Le pipe-line* 30

Section 2: La place des transports dans l'économie européenne

AVANT-PROPOS 31

A. *Aspect physique:*

1. Généralités 32
2. Infrastructure 33
   1. Les chemins de fer (Graphiques Nos 1 et 2) 34-35
   2. Les routes 36
   3. Les voies navigables (Graphique No 3) 38
   4. Les pipe-lines 39
   5. Densités diverses 43

Pages

3. Equipement mobile 44
1. Les chemins de fer 44
Matériel de traction 44
a) Effort de rationalisation: (Graphiques Nos 4 et 5) 45-46
i) Traction électrique 44
ii) Traction Diesel 44
iii) Automotrices et Autorails 44
iv) Traction à vapeur 44
b) Puissance disponible (Graphique No 6) 47
c) Puissance disponible par mille habitants 48
d) Conclusion 48
Matériel remorqué: Voitures à voyageurs (Graphique No 6a). 49
Matériel remorqué: Wagons à marchandises (Graphique No 7) 51
2. Matériel routier mobile 53
a) Voitures privées (Graphique No 8). 54
b) Autobus et Autocars 55
c) Camions 56
d) Vélomoteurs et motocyclettes 57
e) Densités diverses (Graphique No 9) 58
3. Voies navigables: bateaux en service (Graphique No 10) 60

B. *Aspect traficaire: Production* 61
1. Les chemins de fer:
a) Trafic-voyageurs (Graphiques Nos 11 et 12) 62-63
b) Trafic-marchandises (Graphiques Nos 13 et 14) 66-67
2. La route:
a) Trafic-voyageurs 68
b) Trafic-marchandises 69
3. Les voies navigables:
Trafic-marchandises (Graphique No 15) 71
4. Les transports par pipe-line 70

C. *Aspect qualitatif: Les transports, comment mûrissent-ils?* 72
1. Les chemins de fer:
a) réseaux de transport 73
b) équipement mobile 74
2. La route:
a) Evolution de l'infrastructure 76
b) Evolution du parc motorisé global 78
3. la voie navigable
a) Infrastructure 79
b) Equipement mobile 80
4. Le pipeline:
Un jeune frère nous est donné!... 80

D. *Conclusion* 85

CHAPITRE II LES TRANSPORTS: CATALYSEURS D'INTÉGRATION?...

Pages

Introduction 87

Section 1: La réadaptation économique de l'Europe

A. *Généralités* 88
1. Propos liminaires 88
2. Forces convergentes 88
3. Premières conséquences 90

B. *La circulation des biens* 92
1. Fer et Charbon 92
2. Le pétrole et le gaz 97
3. Pronostics... 101
a) pour l'énergie 101
b) pour l'agriculture 102
c) pour les petite et moyenne industries 103
Conclusion 103

C. *La circulation des hommes* 105
1. Mouvements internationaux de main-d'œuvre 106
2. Mouvements touristiques internationaux 107

D. *Conclusion* 111

Section 2: La contribution des transports à la recherche de solutions européennes

I. *Les conventions plurilatérales* 112

A. Les transports ferroviaires 112
1. sur le plan technique 113
2. sur le plan douanier 118
3. sur le plan juridique 119
4. sur le plan administratif 122
5. sur le plan tarifaire 122
6. sur le plan du tourisme 124

B. Les transports routiers 125
1. sur le plan technique 125
2. sur le plan administratif 126
3. sur le plan douanier 128
4. sur le plan juridique 129
5. l'Accord général portant réglementation économique... 130

C. Les transports par voies navigables 131
1. sur le plan juridique 131
2. sur le plan technique 133
3. d'une manière générale 133
4. déceptions 134

D. Conclusion 134

Pages

II. *La contribution des transports à la sécurité des échanges européens* 135
1. Les chemins de fer 137
2. La route 139

III. *Les Organisations internationales* 142
A. Le Comité des Transports Intérieurs 142
B. Les Organisations ferroviaires non gouvernementales 146
1. Le Comité International des Transports par chemins de fer 146
2. La Conférence européenne des horaires des trains marchandises 147
3. L'Union Internationale des Chemins de fer 148
a) le B.C.C. 148
b) le C.I.C.E. et le B.D.C. 149
c) l'O.R.E. 149
d) l'U.I.M.C. 150
e) Organisations internationales électriques 150
4. Les Unions R.I.V. et R.I.C. 150
5. L'Union des Services routiers des chemins de fer 151
— Europabus 152
C. Les Sociétés ferroviaires:
a) Interfrigo 153
b) Eurofima 154
D. Les Sociétés mixtes:
Le Bureau International des Containers 157
E. Les Organisations routières:
a) l'I.R.F. 158
b) l'I.R.U. 159
F. Les Organisations fluviales:
a) L'Association du Registre international des Bateaux du Rhin 161
b) Le Consortium international du Rhin 161
c) L'Union Internationale de la Navigation fluviale 163
G. Les Organisations ouvrières internationales 163
H. Qu'advient-il des usagers?... 165
I. Autres organisations 166
J. Observations en marge 166

IV. *La Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier* 167
V. *La Conférence Européenne des Ministres des Transports* 178
VI. *Les Transports dans la C.E.E.* 183
VII. *Les Transports et L'A.E.L.E.* 193
VIII. *Chez les constructeurs* 194

Section 3: Les grands projets européens

I. *Les chemins de fer* 196
II. *La route* 197
III. *La voie d'eau* 200
IV. *Les pipe-lines* 204

CHAPITRE III LA COORDINATION DES TRANSPORTS EST-ELLE RÉALISABLE?

Section 1: Qu'est-ce que coordonner?

Pages

I. *Introduction* 207

II. *La coordination: Origines de son héritage actuel*

A. Le chemin de fer:

1. Quelques rappels 208
2. Obligations des réseaux 209

B. La route 210

C. La voie navigable 211

D. Conclusion 212

III. *Solutions traditionnelles de coordination* 212

IV. *La coordination: Préalables...* 214

1. Propositions d'ordre général 214
2. Le chemin de fer face à la route 215
3. Le chemin de fer face aux transports de marchandises pour compte propre 216
4. Le chemin de fer face aux voies navigables 217
5. Le chemin de fer face au pipe-line 219

Un dilemme?... 220

Ou une solution équitable?... 220

Section 2: La coordination à l'échelon des communautés européennes.

Le Plan Kapteyn 222

Raisons d'un échec 224

Section 3: La coordination à l'échelon européen

1. La coordination des investissements 228
2. La coordination de l'utilisation des moyens de transports 229
3. Synthèse 230
4. Que conclure de cet exposé? 234

Section 4: Vers une Haute Autorité des Transports?

1. Introduction 238
2. Le Plan Bonnefous 238
3. Pendant l'année 1951 239
4. Le premier Plan Lemaire 240
5. La C.E.M.T. 240
6. Le premier Plan Kapteyn 241
7. La résolution de l'Assemblée commune de la C.E.C.A. 241
8. Le Memorandum du Benelux 242
9. Le Communiqué de Messine 242
10. Impressions d'entracte 243
11. Le deuxième Plan Lemaire 244
12. Le deuxième Plan Kapteyn 245
13. Conclusion 247

Section 5: La coordination et la politique des transports

1. La coordination des investissements 249
2. Prix de revient et tarifs 253

CONCLUSION 259

Auteurs et documents consultés 261

Journaux et périodiques 265

IMPRIMERIES RÉUNIES S. A., LAUSANNE